

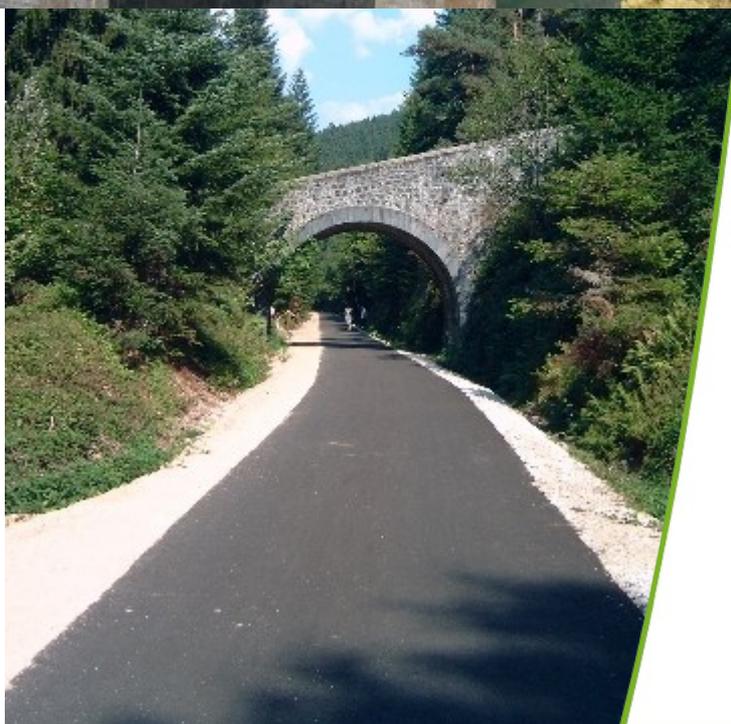
CETE

Méditerranée et

CETE de Lyon

29/10/2012

Valorisation des petites lignes ferroviaires d'Auvergne - fiches d'activités



DREAL Auvergne

Valorisation des petites lignes ferroviaires d'Auvergne - fiches d'activités

date : 29 octobre 2012

auteur : CETE Méditerranée et CETE de Lyon

responsable de l'étude : Clémentine HARNOIS (CETE Méditerranée, DCEDI)

participants : Jeannine BONINO (CETE de Lyon), Patricia BOUCHARD (CETE Méditerranée, DCEDI)

sous-traitants : -

résumé de l'étude : La DREAL Auvergne s'interroge sur les perspectives d'utilisation des petites lignes ferroviaires de sa région. Le CETE Méditerranée et le CETE de Lyon présentent d'une part les activités existantes sur ces lignes, leur inscription dans le contexte du tourisme local et d'autre part les perspectives d'activités telles que présentées au cours d'entretiens auprès d'acteurs du territoire. Une trentaine d'entretiens ont été conduits : exploitants d'activités ferroviaires en Auvergne ou hors Auvergne, collectivités locales, acteurs du tourisme. Ce travail, et celui du bureau d'études EGIS en charge de l'analyse technique des lignes ferroviaires, servira de base à la rédaction d'un guide de recommandations à l'usage des porteurs de projet d'activités sur de petites lignes ferroviaires.

zone géographique : Auvergne

nombre de pages : 70

n° d'affaire : 10 C 000 165

maître d'ouvrage : DREAL Auvergne (Sarah BASTIDE)

référence : devis n° C0 2010 D 186

Mise à jour - 2012

n° d'affaire : 12 C 000 189

maître d'ouvrage : DREAL Auvergne (Sarah BASTIDE)

référence : devis n° C0 2012 D 215

Valorisation des petites lignes ferroviaires d'Auvergne - fiches d'activités

Version	Date	Auteur	Vérifié	Approuvé	Commentaire
Version 0	14/02/11	Clémentine HARNOIS	Daniel CLARET		
Version 1	28/03/11	Clémentine HARNOIS	Sarah BASTIDE		
Version 2	02/10/12	Patricia BOUCHARD	Sarah BASTIDE		
Version 3	19/10/12	Patricia BOUCHARD	Sarah BASTIDE		
Version 4	29/10/12	Patricia BOUCHARD			

SOMMAIRE

1 CHEMINS DE FER TOURISTIQUES.....	5
1.1 Chemin de fer du Haut Forez (43 - 42).....	5
1.2 Les trains AGRIVAP (63).....	10
1.3 Voies ferrées du Velay (43 - 07).....	13
1.4 Trains touristiques à vapeur (locomotive 141 R 840).....	17
1.5 Passionnés de l'autorail X2800.....	19
1.6 Chemin de Fer touristique de la Haute Auvergne (15).....	21
1.7 Train des Combrailles (projet) (63).....	24
1.8 Train d'accès au Puy-de-Dôme.....	25
1.9 Train touristique du Pays de Cathare et du Fenouillèdes (66).....	27
2 VÉLORAILS.....	30
2.1 Vélorail du Cézallier (15).....	30
2.2 Vélorail de la Sioule (03).....	33
2.3 Vélorail du pays de Pradelles (43).....	36
2.4 Pédalorail du Pays de Salers (15).....	39
2.5 Les Draisines du pays de Mauriac (15).....	41
2.6 Rando- Rail du Pays de Lumbres (62).....	44
2.7 Vélo-rail de Bussière-Galant (87).....	47
2.8 Vélo-rail – Chemin de fer de Charente-Limousine (16).....	52
3 VOIES VERTES.....	56
3.1 Voie verte la Tracolline Velay Forez (43).....	56
3.2 Voie verte en Sumène Artense (15).....	59
3.3 Voie verte Montluçon – Nérès-les-Bains (03).....	64
3.4 Voie verte des Gaves (65).....	66
4 AUTRES ACTIVITÉS AUTOUR DU SECTEUR FERROVIAIRE.....	69
4.1 Événement Festirail (03).....	69

VALORISATION DES PETITES LIGNES FERROVIAIRES D'AUVERGNE – FICHES D'ACTIVITES

Cette annexe regroupe l'ensemble des fiches d'activités touristiques sur les petites lignes ferroviaires d'Auvergne, produites par les CETE de Lyon et Méditerranée à partir de données recueillies auprès des exploitants ou des collectivités locales concernées.

Sont présentées à la fois les activités existantes, mais aussi les projets bien avancés.

Pour chacune des activités (train touristique, vélorail, voie verte, autres activités autour du rail), des activités exemplaires hors Auvergne sont aussi présentées. Certaines ont déjà fait l'objet d'une enquête en 2003 et dans ce cas, la situation en 2003 est rappelée.

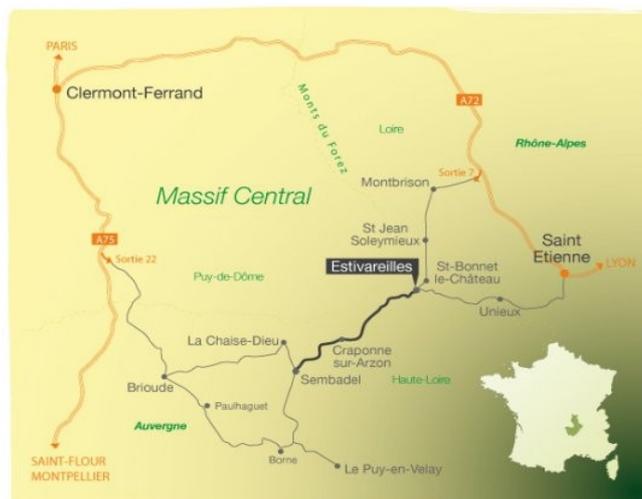
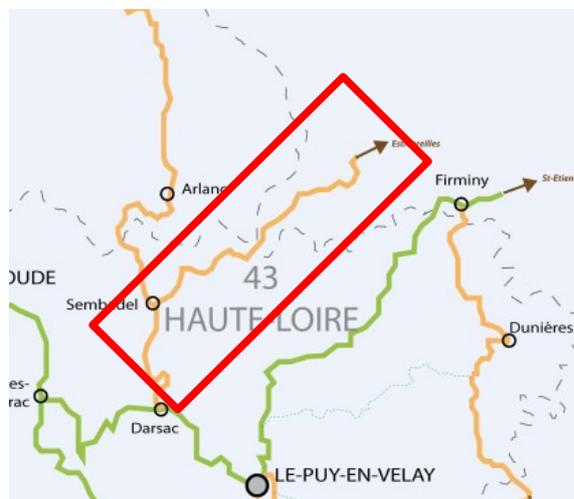
Les autres projets – encore au stade d'idée – sont présentés dans la partie Prospective du rapport.

Dans un premier temps, sont présentés les chemins de fer touristiques, puis les vélorails et enfin les voies vertes.

1 Chemins de fer touristiques

1.1 Chemin de fer du Haut Forez (43 - 42)

La ligne ferroviaire utilisée par le CFHF est la propriété de 3 communautés de communes depuis 2001 (regroupées en avril 2010 pour former le Syndicat Mixte de Développement Ferroviaire Livradois Forez). L'exploitation en a été confiée en 2005 à l'association du CFHF (convention) puis depuis 2010 sous forme de DSP. Cette association créée en 1986 s'est battue, pendant 19 ans, pour ce projet touristique qui sauvegarderait la ligne Bonson-Sembadel fortement menacée de disparition. L'acharnement a porté ses fruits avec une fréquentation de 10 à 15 000 usagers par an. La voie de 36 km est ouverte toute l'année pour un service régulier pendant la saison touristique, des trains à thèmes et des trains spéciaux affrétés à la demande de groupes le reste de l'année. En 2011, le SMDFLF et le SIVU d'Ambert, propriétaire du tronçon Pont de Dore – Sembadel vont fusionner, ce qui va aboutir à la constitution d'un réseau de 147 km.



1.1.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : La ligne emprunte, sur les 36 km entre Estivareilles et Sembadel, un tronçon de la ligne Bonson – Sembadel (ligne 795 000), puis sur les 6 km entre Sembadel et la Chaise Dieu, un tronçon de la ligne St Germain-des-Fossés – Darsac (ligne 785 000), sur laquelle circulent également les trains d'AGRIVAP.

La première ligne a été construite en plusieurs étapes :

- tronçon Bonson – St Bonnet, ouvert en 1873, chemin de fer d'intérêt local utilisé pour du transport de bois vers les mines de St Étienne et l'approvisionnement en houille des ateliers de serrures de St Bonnet.
- tronçon St Bonnet – Craponne ouvert en 1897
- tronçon Craponne – Sembadel ouvert en 1902 ; ces deux derniers tronçons s'inscrivaient dans le projet de Grand Transversal Lyon – Bordeaux qui finalement ne sera pas achevé (tronçons Bonson – Montrond et Sembadel – Massiac non réalisés).

La ligne a toujours eu une vocation de trafic local, le trafic transversal étant détourné par St Étienne.

Son exploitation était assurée par le Paris – Lyon – Méditerranée (PLM). Des trains fret et voyageurs circulaient sur la ligne.

Entre Estivareilles et Sembadel, les services voyageurs ont cessé en 1969 et les services fret en 1987.

La ligne St Germain – Darsac a été mise en service de 1862 à 1902 (le tronçon sur lequel circule le train touristique ayant été mis en service en 1902).

La fermeture au service voyageurs a eu lieu sur ce tronçon en 1971, au service fret en 1992. Le déclassement du tronçon a été prononcé en 2009.

Caractéristiques de la ligne : ligne de montagne de 42 km à voie unique, écartement normal, avec de nombreuses rampes de 2,5 mm/m, reliant Estivareilles dans la Loire à La Chaise Dieu en Haute-Loire, en passant par Sembadel (ancienne étoile ferroviaire située à 1091m d'altitude)

Réseau privé. Sous régime STRMTG



1.1.2 Création service

Porteur du projet : Association (loi 1901) Chemin de Fer du Haut Forez, créée en 1986 à la date de la fermeture à tout trafic du tronçon Estivareilles - Sembadel

Objectifs initiaux : sauvegarde de la ligne Bonson – Sembadel. Éviter, dans l'urgence, le déferrement de la ligne entre Estivareilles et Sembadel. Le dynamitage du viaduc de Pontempeyrat a été empêché par une opération « quasi commando ». Cet épisode, très médiatisé, a permis de sauver le viaduc d'alerter l'opinion et retenir l'attention de la SNCF.

Difficultés à la création : De 1986 à 2005, 19 ans de négociations, de démarches administratives compliquées par le fait que 3 départements, Loire, Haute Loire, Puy de Dôme et 2 régions Auvergne et Rhône-Alpes sont concernés.

Statut de la ligne : Les voies ferrées ont été achetées par 3 communautés de communes en 2001, regroupées en Syndicat intercommunal : 14 km sur la partie Loire par la CC de St Bonnet le château, 22 km sur la partie Haute Loire dont 18 km par la CC de Craponne et 5 km par la CC de la Chaise Dieu. Le Syndicat intercommunal a été transformé depuis en Syndicat Mixte.

A l'acquisition de la ligne en 2001, l'expertise de la ligne et la tranche de travaux sont financés par les collectivités locales.

En 2004, la législation relative aux trains touristiques a changé ; l'association, avec son projet, sert de « cobaye » au niveau national. Le contrôle doit être assuré par les services de l'État, le tout nouveau service du STRMTG, avec un dossier préliminaire de sécurité, des règlements obligatoires police et exploitation, un plan d'intervention et de sécurité, validés par le préfet de la Haute Loire qui autorise finalement l'exploitation en juin 2005 avec confirmation en 2006 et une validité jusqu'à 2016.

Suite à un appel d'offre passé par les collectivités propriétaires de la ligne, l'association CFHF a remporté le marché public (2010) et obtenu la Délégation de Service Public (DSP) la désignant comme exploitant officiel pour la section Estivareilles et Sembadel.

Quand la demande va jusqu'à La Chaise Dieu, l'association loue la voie exploitée par AGRIVAP (location de 5 km)

Travaux & investissements initiaux :

- De 1986 à 2004 : surveillance de la voie et défrichage
- Entre 2003 et 2005, remise à niveau de la ligne : les propriétaires délèguent la maîtrise d'ouvrage au CFHF et engagent les travaux soit 4 000 à 5 000 traverses changées, des travaux de confortage d'ouvrages d'art et, suivant les exigences du préfet, installation de 5 passages à niveau automatiques sur des RD (coût d'un passage à niveau environ 65 000€).

Financements des travaux de la ligne :

- 20 % supportés par la communauté de communes soit de l'ordre de 30 000 €
- 80 % (soit de l'ordre de 150 000 €) sont des subventions européennes et régionales (Rhône-Alpes) dont ont bénéficié les communautés de communes pour remettre à niveau la ligne après son acquisition à RFF (80 000 €).

Acquisition du matériel : l'association du Chemin de Fer achète sur ses fonds propres des engins ferroviaires. Dans un premier temps un locotracteur Decauville et des wagonnets, une draine sont sponsorisés par la commune d'Estivareilles. Un autorail Picasso et une remorque d'autorail sont financés par du mécénat industriel

En 2007 l'association achète à une autre association 2 autorails.

Le matériel ferroviaire du CFHF à une valeur d'environ 75 000 €.

En 2008 l'association signe avec la SNCF des conventions de mise à disposition d'un autorail et d'une locomotive. Le coût de l'acheminement et les frais de dossier a été de l'ordre de 10 000 € (soit 5 000 € par véhicule).

Année démarrage service : 2005 avec montée en puissance en 2006

Fréquentation initiale : 2006, année la plus chargée : 15 000 touristes (effet nouveauté)

1.1.3 Situation 2010

Exploitant service : Association Chemin de Fer du Haut Forez

Contrat : DSP

Entretien ligne : Les bénévoles de l'association assurent le petit entretien récurrent de la ligne (une centaine de journées par an). Le propriétaire a, à sa charge, le gros entretien.

Moyens humains/financiers :

Budget équilibré pour l'essentiel.

3 postes importants : l'assurance, l'entretien du matériel et le carburant (consommation 1 L à 1,5L au km)

Assurance très couteuse de 1 € par passager/an

Budget gasoil de l'ordre de 25 000 à 35 000 €/an

Location de la ligne : 300 €/km/an réglé aux communautés de communes, ce qui est cher (plus que le réseau ferré national qui est de 275 €/km/an)

Chiffre d'affaires : environ 90 000 €.

Caractéristiques du service :

- matériel roulant : pour les services voyageurs : 1 locomotive, 2 locotracteurs, 4 autorails, 1 remorque d'autorail, 3 wagons « baladeurs » découverts ; pour l'entretien des voies : 2 draisines, 1 wagon ballastière, 1 wagon désherbeur, 1 grue de 20 tonnes, 1 wagon « chasse-neige » ; et pour le transport de marchandises (non réalisé actuellement sur la ligne) : quelques wagons plats et couverts, plus 2 voitures postales dont une est propriété du Musée de la Poste.
- période d'ouverture : toute l'année ; 1 train par jour
Trains réguliers programmés de Sembadel à Estivareilles. Le trajet ne se fait pas actuellement en totalité régulièrement à cause du temps de parcours trop long en fin de ligne. Le tronçon le plus pittoresque est situé entre Estivareilles et Craponne.
Train à la demande toute l'année sur l'ensemble de la ligne.
- tarif du service : 13 €

Produits annexes : trains spéciaux, voyages à thème (avec repas, dans le cadre d'une manifestation festive...) ces trains à thème ont un bon remplissage;

produits dérivés (cartes postales, gadgets) en vente auprès de l'association

Retombées économiques : Le train s'arrête dans chaque gare.

Selon l'association, la moyenne nationale pour les trains touristiques est : 1 € engagé dans les trains touristiques correspond à 1 € dans l'économie locale.

Usson et Estivareilles : 2 localités avec 2 musées nationaux : 1 écomusée et 1 musée sur la résistance. Leur fréquentation a augmentée de 40% depuis la création du train touristique.

Train touristique et musées participent à la nuit des musées et à la journée du patrimoine.

A Sembadel, le logis de France a été « sauvé » par le train.

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : entre 10 000 et 15 000 voyageurs par an, généralement des familles, principalement venus de Rhône Alpes, vient ensuite la région parisienne puis PACA.

Clientèle étrangère très faible de l'ordre de 2 %.

Cette ligne a été utilisée par des habitants se rendant au marché, ce qui est plus rare maintenant.

Communication : site Internet. Liens avec CR, CG. Lien avec l'UNECTO

Lien avec les offices de tourisme de Craponne et St Bonnet, apparaissent dans les bases de données et dans les calendriers.

Difficultés actuelles et travaux à venir : Limitation des vitesses entre Craponne et Sembadel due au mauvais état de la voie. Des travaux importants sont nécessaires selon l'expertise des services de l'État (STRMTG) . Conflit entre le propriétaire qui en aurait la charge et l'exploitant qui ne veut pas risquer d'une fermeture administrative (exemple du Train du Vivarais « le Mastrou »)

Perspectives : à la date de l'entretien, le syndicat mixte était en train d'évoluer : la fusion avec le Syndicat Mixte de la ligne Peschadoire - Sembadel devrait intervenir en 2011. Ces 2 structures fusionnées , il n'y aura qu'un seul propriétaire pour les 147 km de voies ferrées. Ce nouveau propriétaire serait le 3^{ème} propriétaire de France après RFF et le train corse. Des trains touristiques pourraient ainsi circuler à court terme sur les 130 km de voie entre Estivareilles et Pont-Dore. A moyen terme, après la nécessaire remise en état de la ligne Sembadel – Darsac (20 km), les circuits pourront être prolongés (ce tronçon a été acheté par une communauté de communes, par tronçons, entre 2009 et 2010 : 20 000 € pour les 20 km de voie).

Actuellement, Sembadel est le point de jonction entre les deux trains touristiques. Si la jonction est possible, du fait de la longueur du parcours (+ de 6 heures) peu de touristes sont susceptibles de faire les 2 trajets.

1.1.4 Contact

Exploitant

Chemin de Fer du Haut Forez (CFHF)

Association Loi 1901

Président : Yvon CHARASSE

La Gare

42380 ESTIVAREILLES

Tel/fax : 04 77 50 82 03

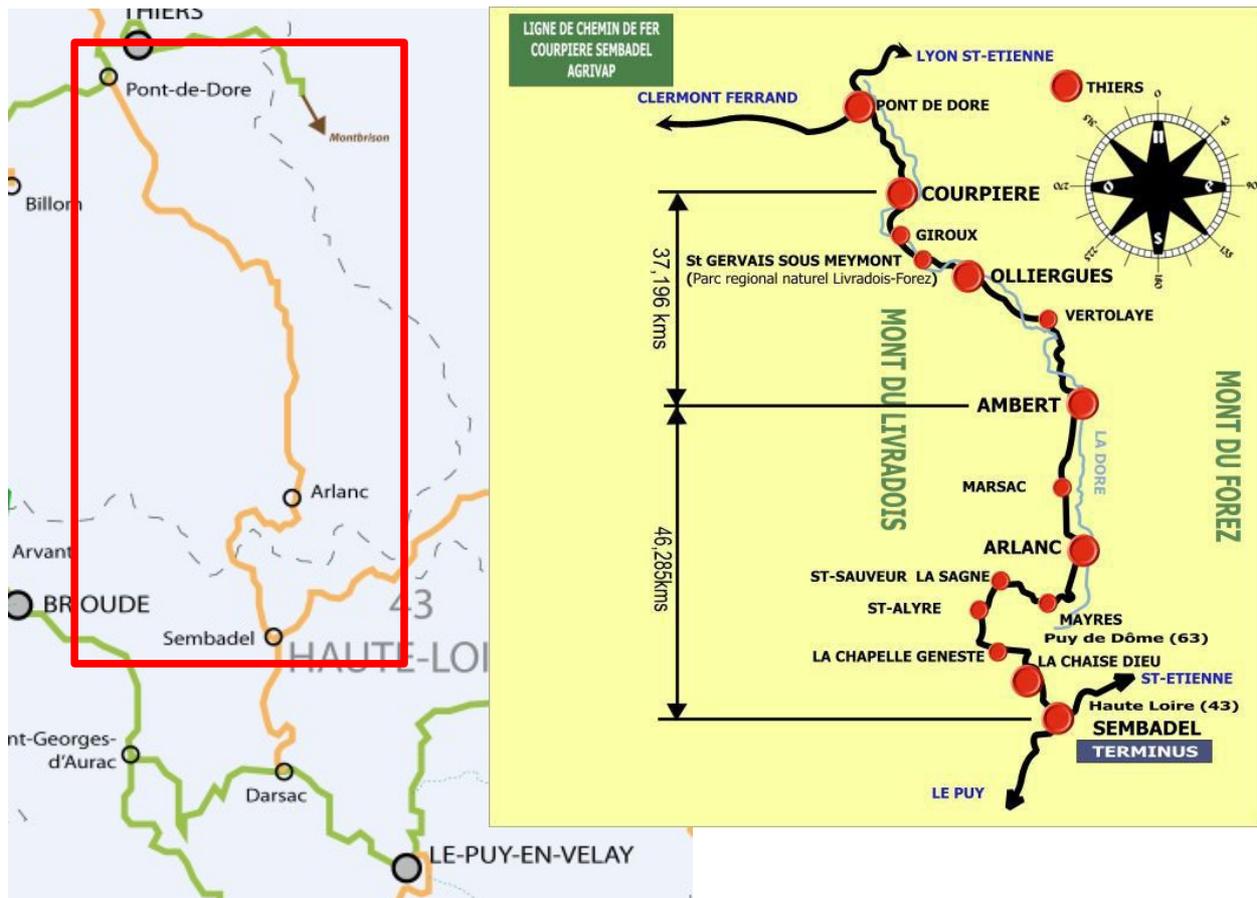
E-mail via le site internet : www.chemindeferhautforez.fr

1.2 Les trains AGRIVAP (63)

Le train touristique de l'association AGRIVAP circule sur la plus longue ligne de France, entre Courpière et Sembadel (85 km). Il attire près de 15 000 voyageurs par an. Par ailleurs, l'association assure un service de brouettage (fret) entre deux usines situées à une dizaine de kilomètres.

Avec la fusion avec le Syndicat Mixte propriétaire de la ligne sur laquelle circule le chemin de fer du Haut-Forez (prévue en 2011), les circuits touristiques vont pouvoir être prolongés.

La principale difficulté rencontrée vient de l'important linéaire de voies à entretenir, le Syndicat Mixte ne pouvant subvenir seul aux travaux nécessaires et d'autres acteurs doivent donc contribuer au financement.



1.2.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : La ligne emprunte sur 93,3 km, entre Pont de Dore et Sembadel, la ligne St Germain-des-Fossés – Darsac (ligne 785 000). Elle est déclassée.

La section Pont de Dore – Sembadel (46,5 km) a été mise en service entre 1883 et 1902. Les dernières circulations voyageurs (SNCF) ont eu lieu en 1971.

La section Sembadel – Darsac a été mise en service en 1902. Les dernières circulations voyageurs (SNCF) ont eu lieu en 1980.

La SNCF stoppe les services fret sur la ligne en 1992 (dernier tronçon exploité : Sembadel – Darsac).

Caractéristiques de la ligne : ligne de montagne à voie unique, écartement normal ; tracé sinueux, déclivité jusqu'à 30%

1.2.2 Création service

Porteur du projet : association (loi 1901) AGRIVAP, créée en 1979

Objectifs initiaux : maintien activité ferroviaire sur la ligne de la vallée de la Dore ; préservation du matériel agricole et à vapeur.

Travaux & investissements initiaux : en 1987, débroussaillage de la section Arlanc – Sembadel (30 km) laissée à l'abandon depuis 1974 (70 bénévoles) ; en 1992, début de la restauration de cette section : changement de 22 000 traverses, installation de 13 PN, nivellement de 60 km de voie ; acquisition d'un autorail panoramique en partenariat avec le Parc du Livradois-Forez

Statut de la ligne :

- 1991 : création du SIVU de la ligne Courpière – Sembadel, constitué des 22 communes traversées par la voie
- 1992 : le SIVU rachète les 78 km de la ligne Courpière – Sembadel
- 2006 : transformation du SIVU en Syndicat Mixte Peschadoires - Sembadel (comptant aujourd'hui 7 communautés de communes et 4 communes)
- 2009 : tronçon Pont-de-Dore – Courpières racheté par le Syndicat Mixte
- 2009 – 2010 : la section Sembadel – Darsac a été rachetée par la communauté de communes des Portes d'Auvergne, par tronçons : 30 000 € pour les 20 km de voie)

Année démarrage service : Service fret : 1988 ; service voyageurs : 1993

1.2.3 Situation 2010

Exploitant service : Association AGRIVAP

Contrat : Conventions avec le Syndicat Mixte : une pour l'activité touristique et une pour l'activité fret ; pour l'activité touristique, redevance forfaitaire de 6 000 € payée par AGRIVAP au Syndicat Mixte
Situation contractuelle en cours d'évolution suite à l'élargissement du Syndicat Mixte

Entretien ligne : assuré par le Syndicat Mixte ; la ligne a le statut de voie privée, elle est donc soumise au dispositif de sécurité des ITE. Le contrôle général de la ligne (contrôle des PN, du règlement d'exploitation...) est assuré par le BRMTG (en ce qui concerne l'activité touristique). En ce qui concerne l'activité fret, il y a un vide réglementaire.

Pour les OA, le référentiel de contrôle est celui du STRMTG (contrôle quinquennal des OA par un expert). Il est assuré par l'agence de certification ferroviaire Certifer.

Moyens humains/financiers : 9 salariés (temps plein ou temps partiel), dont 3 contrats aidés à temps plein pour la mécanique ; 2 employés sont dédiés à l'activité fret

Chiffre d'affaires : environ 300 k€ pour les deux activités train touristique et fret

Caractéristiques du service train touristique :

- matériel roulant : pour les services voyageurs : 3 autorails panoramiques, 1 autorail « Picasso », 1 autorail « Bleu d'Auvergne », 1 autorail « FNC » ; 1 locomotive « Léonie Vapeur », 2 locomotives Diesel ; deux draisines ; l'association est propriétaire de la quasi-totalité du matériel roulant, sauf deux locomotives mise à disposition de la SNCF
- Circuit du train : Sembadel – Courpière A/R soit 85 km A/R
- période d'ouverture au grand public : juillet et août et quelques jours de septembre ; ouverture toute l'année à la demande pour des groupes

- durée de l'activité : 2 x 2 H 20
- tarif du service : Courpière – La Chaise Dieu (environ 80 km) : A/R adulte : 19,5 € / enfant : 14,5 €
- tarif par km de voie : 0,24 € / km

Caractéristiques du service fret : activité de brouettage : transport de 30 000 tonnes par an (bobines et vieux papiers) entre les Cartonneries de Courpière et les Papeteries de Giroux à Olliergues (propriété du groupe Rossmann)

Matériel roulant acquis par l'association pour l'activité fret : 65 wagons, 2 locomotives diesel électrique. Pour l'achat premier autorail, l'association a reçu une subvention.

Produits annexes : Trains à thèmes ; formule train + musée AGRIVAP de la Machine agricole et à vapeur ; des produits complets à la journée avec restauration et visites de différents sites et musées (Moulin Richard de Bas, Jardin pour la Terre, Musée de la Fourme, etc...) ; pour les groupes, des voyages d'un ou plusieurs jours sur le réseau SNCF avec l'autorail Panoramique

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : environ 15 000 par an ; augmentation régulière de la clientèle observée depuis la création du service et plus marquée sur ces 3 dernières années : + 7 % entre 2009 et 2010

Communication : site Internet, dépliants

Difficultés rencontrées par l'association/le syndicat mixte : elles sont dues à l'important linéaire de voies sur lesquelles circulent le train touristique, l'entretien des voies représente un investissement conséquent (pris en charge par le Syndicat Mixte). Le Syndicat Mixte, avec l'appui du parc du Livradois-Forez, a monté un dossier de **Pôle d'Excellence Rurale** (pour l'activité fret d'AGRIVAP) en 2008 pour financer les travaux sur les 93 km de voies. Les travaux (confortement et mise aux normes de l'infrastructure) ont été réalisées en 2009 et 2010 (coût de la première tranche de travaux : 800 k€).

L'association ne bénéficie pas de subventions, hors organisation de manifestation exceptionnelle comme en 2010 le congrès annuel des trains touristiques (UNECTO).

En ce qui concerne le financement des syndicats mixtes, il est actuellement de 1 € / hab mais devrait passer à 1,5 € / hab en 2011.

Perspectives : à la date de l'entretien, le syndicat mixte était en train d'évoluer : la fusion avec le Syndicat Mixte de développement du patrimoine ferroviaire du Haut-Forez, propriétaire de la ligne Estivareilles – Sembadel (35 km) devrait intervenir en 2011. Ce nouveau propriétaire serait le 3^{ème} propriétaire de France après RFF et le train corse. Des trains touristiques pourraient ainsi circuler à court terme sur les 130 km de voie entre Estivareilles et Pont-Dore. A moyen terme, après la nécessaire remise en état de la ligne Sembadel – Darsac (20 km), les circuits pourront être prolongés.

Agrivap envisage de plus d'acquérir de nouveau matériel roulant ou de construire une nouvelle baladeuse.

En ce qui concerne le fret, des rapprochements avec l'OFPA auvergnat sont envisagés pour développer le transport de produits du bois sur la ligne (présence de nombreuses usines le long de la ligne).

1.2.4 Contacts

Exploitant :

AGRIVAP – Les Trains de la Découverte

La Gare – Place Jean Berne

63600 Ambert

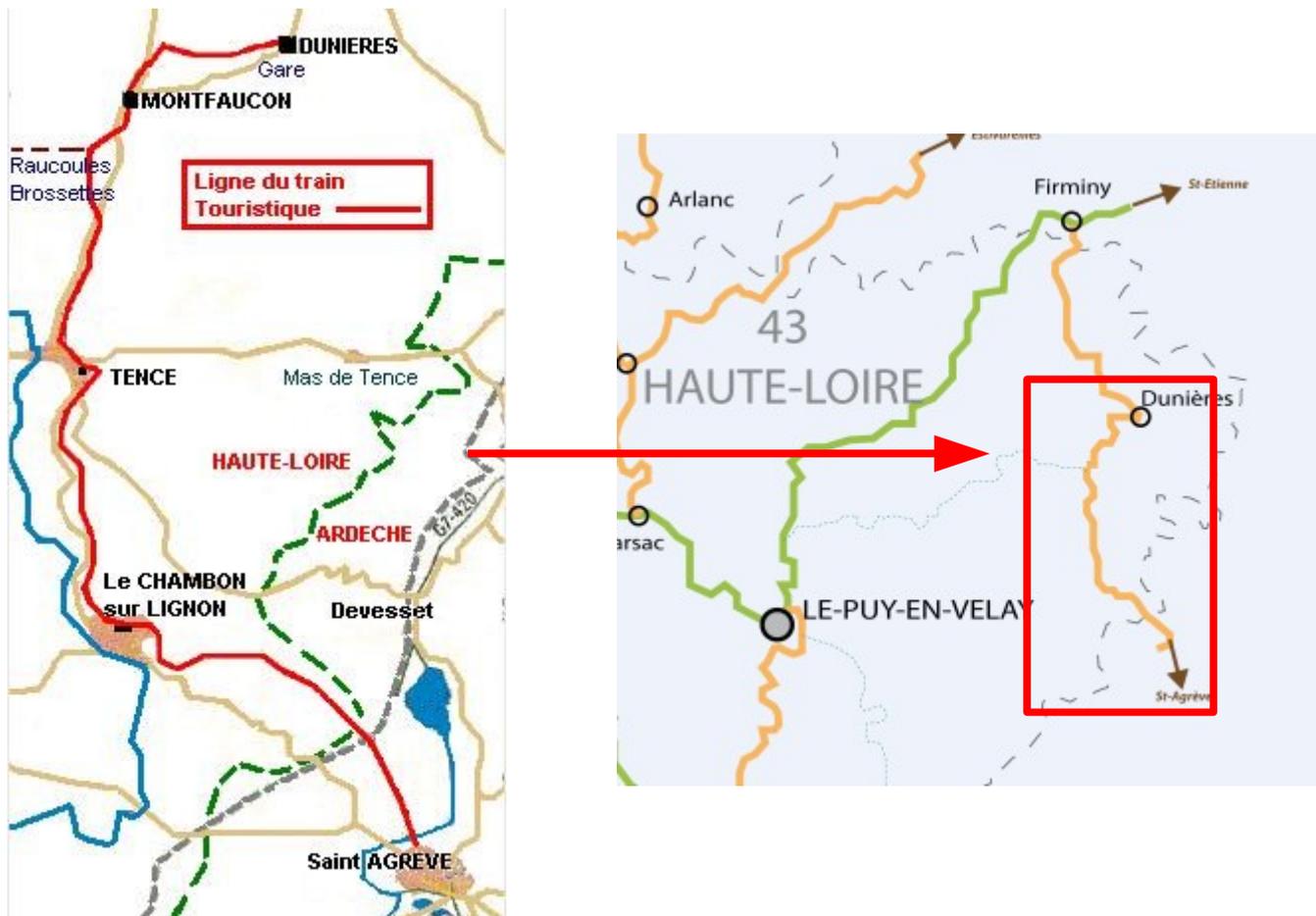
Tel : 04 73 82 43 88

E-mail : train@agrivap.fr

Site Internet : www.agrivap.fr

1.3 Voies ferrées du Velay (43 - 07)

La ligne de chemin de fer de Dunières à Saint-Agrève à voie métrique, d'une longueur de 37 km, est située sur le plateau du Velay à des altitudes pouvant atteindre plus de 1 000 m. Elle est propriété d'un syndicat qui a confié l'exploitation par DSP à l'association des Voies Ferrées du Velay. La fréquentation moyenne actuelle est de 12 000 voyages par an ; le syndicat espère améliorer cette fréquentation avec le projet de mise en service par traction vapeur tronçon par tronçon.



1.3.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : La ligne Dunières (Haute-Loire) – St Agrève (Ardèche) a été mise en service en 1902. Dunières était reliée au réseau PLM (ligne Dunières – Firminy).

La ligne Le Cheylard – St Agrève – Dunières faisait partie du réseau du Vivarais de la compagnie des chemins de fer départementaux (CFD) : réseau de chemin de fer à voie métrique, formé de 4 lignes pour un total de 201,2 km. Ce réseau ferré d'intérêt général a été créé pour desservir des zones à faible densité de population, au relief tourmenté et difficile et aux hivers rigoureux. Il a permis le développement économique et touristique des régions traversées. Il a permis à de nombreux enfants de la région stéphanoise de venir se mettre au vert et à nombre d'enfants juifs de trouver refuge dans la région pendant la 2^{ème} guerre mondiale.

Sur le réseau du Vivarais des trains mixtes voyageurs + fret + courrier postal circulaient : le trafic voyageurs était surtout un service local, le fret essentiellement du transport du bois pour les mines de St Étienne. L'exploitation était assurée par la CFD.

Les services sur l'ensemble du réseau du Vivarais ont cessé en 1968. La plupart des lignes ont été depuis

démantelées. Seules deux sections ont été conservées : Dunières – St Agrève et Tournon – Lamastre. Un premier train touristique circule à partir de 1970 entre Dunières et St Agrève, exploitation assurée par la CFR. La fin de concession est intervenue en 1985 et seulement quelques voyages épisodiques ont été autorisés en 1986.

Caractéristiques de la ligne : ligne à voie métrique et à voie unique de 37 km

1.3.2 Création service

Porteur du projet : Communes traversées par la ligne : les élus ont opté pour la création d'un Syndicat Intercommunal qui visait d'abord à remettre en état la ligne en vue d'une exploitation touristique. Le syndicat est créé en août 1987, nommé Syndicat Intercommunal pour le Maintien de la ligne touristique ferroviaire Dunières – St-Agrève. Formé de 2 communes au départ, il comptait 6 communes riveraines de la voie au moment de la mise en œuvre du service.

Le Syndicat s'est porté acquéreur de la ligne auprès de l'État.

Objectifs initiaux : sauvegarde du matériel ferroviaire, exploitation à caractère touristique et historique de la ligne Dunières – St Agrève, encouragement du tourisme régional et du train touristique

Difficultés initiales : Il a alors fallu déclasser la voie pour qu'elle ne soit plus intégrée dans le réseau ferré public français et ensuite l'acquérir. Après de longues négociations avec l'État, le prix de la ligne et du matériel a été évalué à deux millions de francs en six annuités de 1991 à 1997.

Les communes se sont alors réparties la charge de l'achat au prorata de la surface de voie que chacune d'elles abritait, c'est ainsi un total de 46 hectares qui ont été acquis. Sur cette surface sont implantées six gares (une dans chaque commune) avec un nombre important de matériels certains classés "Monument historique" par arrêté du Ministre de la Culture du 29 mai 1997.

Exploitant et statut : Initialement, en 1991, l'exploitation a été confiée à SOFITEC, le maître d'ouvrage étant la DDE.

Après différents aménagements du projet, de nombreuses discussions et difficultés (dont la faillite de SOFITEC), une convention d'exploitation a été signée en 1994 avec l'Association (loi 1901) Voies Ferrées du Velay (créée en 1986).

Dans la convention, le loyer annuel correspondait à 70 % des bénéfices avec un montant minimum de 50 000 francs.

Malgré l'augmentation de la fréquentation, ceci ne permettait pas d'avoir des recettes qui couvrent les annuités d'emprunts. Il a été dès lors fait appel aux communes membres pour régler ces soldes.

En 1995, le loyer a été fixé à 130 000 francs annuel.

Dans la convention, il était également spécifié que l'association emploie des [Contrats Emploi Solidarité](#) (CES) jusqu'à concurrence de 20 000 heures, à charge pour le syndicat de payer la part salariale restant à la charge de l'employeur.

L'exploitation par VFV a commencé en 1995.

Convention de gré à gré jusqu'en 2004, puis en 2005 DSP d'une durée de 6 ans (affermage).

Travaux & investissements initiaux : Gros travaux de réhabilitation de la ligne, travaux de ballastage et de mise en forme de la ligne pour un montant de 234 000 francs TTC. Remise en état des machines.

Année démarrage service : 1992 entre Tence et Montfaucon, 1993 entre Dunières et Tence (exploitation et entretien initialement confié à une société privée, puis dès 1993 le tronçon est confié à VFV) et 2002 entre Tence et St Agrève (intégralité de la ligne)

Fréquentation initiale : 6 600 voyages en 1994 (1ère année d'exploitation de VFV). En 1995, 10 045 voyages après ouverture de la ligne de mi-mai à fin octobre.

1.3.3 Situation 2010

Exploitant service : Association VFV

Aujourd'hui, l'objectif de la remise en service de cette voie ferrée est de développer l'attrait touristique de la région, de sauvegarder et mettre valeur des matériels et des techniques ferroviaires originaux.

Contrat : DSP (fin de l'affermage en 2012) ; redevance de 25 000 € par an

Entretien de la ligne : Voie, bâtiments, matériel roulant et infrastructure : syndicat intercommunal pour ce qui est des travaux nécessitant des investissements. L'association (bénévoles) intervient pour les petits incidents.

Moyens humains/financiers : pas de personnel salarié.

170 cotisants à VFV, 30 membres en « alerte » dont 15 bénévoles en quasi-permanence pour la haute saison d'été qui assurent la conduite, la vente, la sécurité.

Mobilisation d'environ 7 personnes par jour en été sur une amplitude de 9 H 30 à 19 H pour 2 circulations par jour.

Chiffre d'affaires : 55 000€ de recette billetterie.

Caractéristiques du service (matériel roulant, fréquence, tarif, période d'ouverture...) :

- Matériel roulant : matériel moteur : 2 locomotives vapeur, 2 locotracteurs Diesel, 3 autorails, 1 draisine ; matériel tracté : quelques voitures voyageurs de 18 à 76 places, une baladeuse, une remorque messagerie, quelques wagons
- Période d'ouverture : de juin à septembre ; basse saison (juin et septembre) : 1 A/R le dimanche de Dunières au Chambon ; haute saison (juillet et août) : 3 A/R les jeudi et dimanche de Tence à St Agrève ; 1 A/R le mercredi matin de Tence à Dunières
- Les jeudi : circuit de la Mémoire avec visite guidée culturelle en sus
- Durée de l'activité : 2 H 45 x 2 si le trajet est fait de bout en bout soit 37 km ; d'après l'exploitant, le circuit de 37 km devrait idéalement se faire en 2 jours. De ce fait, le choix est donc fait de réaliser plutôt des voyages par tronçon sur une période plus courte ce qui convient mieux à la clientèle. Les touristes séjournant sur les plateaux en juillet et août viennent principalement sur une demi-journée le plus souvent avec un retour en car.
- Tarifs : A/R adulte : 22 € enfant : 14 €, tarif famille

Produits annexes : cartes postales, livre, DVD...

Retombées économiques : restaurants des communes traversées ou manifestations organisées à Raucoules

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : environ 12 000 voyageurs par an ; familles et groupes. La clientèle habituelle venant de Rhône Alpes, en famille ou en groupe, vient pour une journée en juin et septembre principalement.

Difficultés actuelles : Maintien en état du matériel roulant (très ancien- certains engins ont près de 100 ans), remise en état des ouvrages d'art, équipement des principaux passages à niveaux avec des barrières, construction d'un atelier pour entretien et remisage du matériel, se faire connaître, reconnaître, arriver à être distingué des autres chemins de fer, se faire un « nom ».

Perspectives : Mise en service du service par traction vapeur, tronçon par tronçon. L'expérience des autres trains à vapeur donne à penser à l'association qu'il pourrait y avoir un accroissement de la clientèle. VFV et le syndicat ont chacun, récupéré une machine qu'il a remise en état, machine mise à disposition par la Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaire (FACFS)

Communication : Site Internet – Offices du Tourisme des communes riveraines (OT de Montfaucon, Tence, Le Chambon-sur-Ligon et l'OT du Pays de Saint-Agrève) en lien avec le Service Loisirs Accueil Haute Loire (SLA) filiale commerciale du CDT.

1.3.4 Contact

Association Voies Ferrées du Velay / Chemin de Fer Historique VELAY-EXPRESS

Sites internet : www.velay-express.fr – www.asso-vfv.net

E-mail : com-vfv@voila.fr

Téléphone : néant

adresse postale : 22, rue de la Croix - 43220 DUNIERES

1.4 Trains touristiques à vapeur (locomotive 141 R 840)

L'association AAATV Centre/Val de Loire organise des circulations de trains touristiques au départ de Bourges, sur des lignes du RFN d'Auvergne ou d'autres régions.

L'association, créée en 1976, a pour but la sauvegarde de la locomotive à vapeur 141 R 840.

Elle regroupe plus de 200 passionnés, qui assurent eux-mêmes l'entretien du matériel roulant.

1.4.1 Ligne ferrée

L'association AAATV Centre/Val de Loire fait circuler des trains tractés par une locomotive à vapeur sur le RFN. La locomotive est stationnée au dépôt technique des Aubrais (proximité d'Orléans) ou à celui de Bourges, où l'association est basée.

Quelques exemples de circuits réalisés en Auvergne (départ de Bourges) :

Bourges – Saint Amand Montrond – Montluçon (AR) (242 km)

Bourges – Montluçon – Lapeyrouse - Gannat – Riom – Clermont-Ferrand (AR) (449 km)

Clermont-Ferrand- Arvant – Neussargues – St Flour

Clermont-Ferrand – Le Mont Dore

Auparavant, quand les lignes étaient encore en état, la locomotive circulait sur les lignes Montluçon – Ussel, Montluçon – Lapeyrouse – Volvic (lignes désormais inexploitées par la SNCF) ou Langogne-Langeac (circulation désormais interdite pour les locomotives à vapeur).

La locomotive circule dans d'autres régions (Centre, Picardie, Limousin...)

1.4.2 Création association

Porteur du projet : association (loi 1901) AAATV (Amicale des Anciens et Amis de la Traction Vapeur) Centre-Val de Loire, créée en 1976. A l'origine, l'association était la section Vierzon/Bourges de l'AAATV.

Objectifs initiaux : sauvegarde de la locomotive vapeur 141 R 840

Travaux & investissements initiaux : la locomotive est remise à l'association en 1978. Dans un premier temps, elle est remise en état puis transférée au dépôt de Cosnes-sur-Loire en 1985 (l'association devient alors l'AAATV Cosnes-sur-Loire). La restauration en profondeur de la locomotive commence, la locomotive est rachetée par l'association en 1994 et est agréée pour circuler sur le réseau SNCF en 1997.

Année démarrage service : 1997

1.4.3 Situation 2010

Exploitant service : Association AAATV Centre/Val de Loire

Contrat : Les circulations se font sous couvert de la certification de sécurité de la SNCF. L'association achète des droits à circuler auprès de la SNCF (de l'ordre de 35 000 € /an).

Entretien matériel roulant : assuré par l'association (une cinquantaine de membres dans l'équipe de maintenance)

Moyens humains/financiers : 215 adhérents ; pas de salariés

Chiffre d'affaires : environ 180 k€

Caractéristiques du service train touristique :

- matériel roulant : la locomotive à vapeur 141 R 840, 7 voitures voyageurs, 6 véhicules d'accompagnement (fourgon chaudière...) ; pour les manœuvres : un locotracteur
- période d'ouverture : du 15 juin au 15 octobre
- tarif du service : variable selon le circuit ; de l'ordre de 50 € pour une journée avec repas

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : 200 à 300 personnes par voyage ; environ 6 circulations touristiques chaque année. Clientèle régionale majoritaire, mais aussi quelques touristes français et européens. Des familles, des personnes âgées...

Communication : site Internet, presse locales, dépliants déposés aux marchés locaux et aux offices de tourisme, affiches

Difficultés rencontrées par l'association : de moins en moins de lignes sont ouvertes à la circulation

Perspectives : -

1.4.4 Contact

Association AAATV Centre/Val de Loire
Dépôt des locomotives,
rue Eugène PERREAU,
58200 COSNE-SUR-LOIRE

E-mail : mail@141r840.com

Site Internet : www.141r840.com

Vice-Président : M. ARCHENY

Tel : 06 81 48 89 86

1.5 Passionnés de l'autorail X2800

L'association des Passionnés de l'X2800 a fait circuler son premier train touristique en 2010 entre Langogne et Nîmes. Elle fédère 70 passionnés de ce type d'autorail, dont une dizaine assurent l'entretien du matériel roulant. Les perspectives sont la circulation sur d'autres lignes du RFN (tour du Massif central, les lignes des Alpes, du Jura).

1.5.1 Ligne ferrée

L'association des passionnés de l'autorail l'X2800 (AP 2800) fait circuler sur le Réseau Ferré National (RFN) un train de voyageurs à composition variable comprenant un ou deux autorails et une remorque.

Ce matériel roulant est stationné à Nîmes ou à Langogne.

La première circulation de ce type de train a eu lieu en août 2010 sur un trajet Nîmes – Langogne.

1.5.2 L'association

L'association AP2800 a été créée en 2003, mais ne s'est fait prêter son matériel roulant qu'en 2007 à la fin de son activité commerciale à la SNCF. Elle a ainsi pris en charge deux autorails X2800 (datant de 1958 et 1962) et 1 remorque XR6000 (datant de 1979).

L'association fédère près de 70 membres, répartis dans toute la France, tous motivés par ce type d'autorail emblématique, dernier représentant d'une série d'autorails construits par la SNCF après guerre pour unifier son parc. Ce matériel, maintenant disparu, a fait place aux automoteurs TER.

L'ensemble du matériel roulant utilisé a été confié à l'association par convention de prêt; l'association a en charge son entretien, selon des schémas de maintenance définis par la SNCF.

Un autorail est agréé pour rouler sur le RFN et a déjà réalisé plusieurs voyages sur près de 3000 km. La remorque et le second autorail sont en cours d'agrément. L'utilisation future des 2 autorails permettra de limiter les manœuvres et les contraintes d'exploitation.

Les trains sont exploités suivant des règles définies par la SNCF et sont conduits par des conducteurs SNCF en activité, tous membres de l'association. L'association a formé plusieurs membres pour devenir agents d'accompagnement et assistants à bord de ces trains.

Environ 10 personnes de l'association interviennent régulièrement pour l'entretien et l'exploitation.

1.5.3 Situation 2012

Caractéristiques du service : (matériel roulant, fréquence, tarif, période d'ouverture...) :

Les trains circulent de façon occasionnelle sur le RFN, 3 à 5 fois dans l'année suivant un programme défini ou à la demande. Les trains sont ouverts aux voyageurs et aux groupes. Deux trains ont ainsi déjà fait le tour du Massif central (Nîmes – Béziers – Clermont-Ferrand – Langeac) pour des groupes.

Typologie clientèle : (âge, localisation géographique)

Les voyageurs sont des passionnés de ce type de matériel (tous âges) et des voyageurs (30-70 ans) curieux de découvrir les paysages traversés à bord d'un matériel des années 50-60.

Perspectives : L'association envisage,

- en juin 2013, un aller Nîmes - Montluçon via la ligne de la rive droite du Rhône, Lyon, la ligne de

Tarare (rampe des Sauvages), Gannat et la ligne des viaducs. Le retour vers Nîmes se fera par la ligne des Gorges de l'Allier via Gannat, Clermont-Ferrand, Langeac et Langogne.

- à l'été 2013, de réaliser des A/R entre Langogne et Mende via la ligne du Translozérien.

- à l'automne, un aller retour Nîmes - Briançon via la ligne des Alpes

1.5.4 Contact

Par courrier :

AP 2800

8 rue Viollet le duc

63000 Clermont-Ferrand

Par Tel :

01 39 52 19 96

06 25 19 11 83

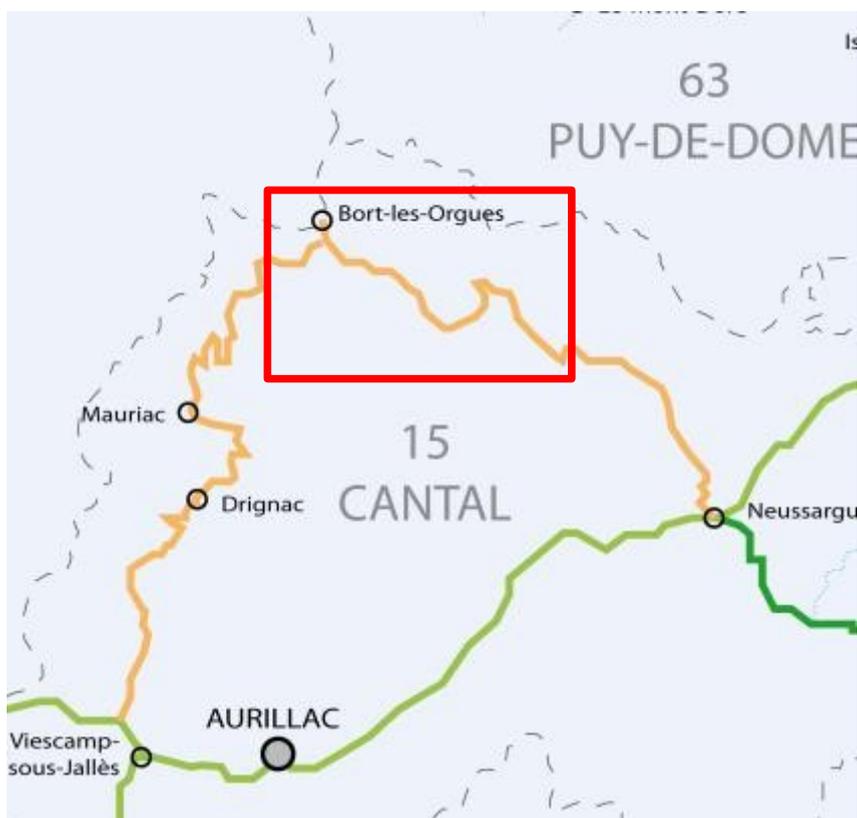
Par E-mail : asso.ap2800@gmail.com

Site Internet : <http://ap2800.nuxit.net/index2.html>

1.6 Chemin de Fer touristique de la Haute Auvergne (15)

Après 13 ans de circulation entre Riom-ès-Montagnes et Lugarde et 8 ans sur le prolongement jusqu'à Bort-Les-Orgues, le train avait dû arrêter son activité à la fin de l'année 2009, le conventionnement entre RFF, le Conseil Général du Cantal et l'exploitant via une Délégation de Service Public s'arrêtant devant le souhait du Conseil Général de ne pas reconduire le conventionnement (pour diverses raisons administratives) ; il aura fallu une année et demi pour que les collectivités locales situées sur la voie s'organisent entre-elles et réfléchissent à leur implication ou non. Ainsi, en 2010, les Communautés de Communes du Pays Gentiane et du Cézallier se sont réunies pour créer un syndicat mixte pour l'exploitation touristique du tronçon de voie ferrée entre Riom-ès-Montagnes et Lugarde, puis ont lancé une nouvelle procédure de DSP permettant de trouver un nouvel exploitant.

Après 6 mois de procédures, en juin 2011, l'Association des Chemins de Fer de la Haute Auvergne est retenue pour la gestion et l'exploitation du train touristique pour une durée de 5 ans. C'est donc le 1^{er} juillet 2011 que le Gentiane Express recircula sur la voie.



1.6.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : Il s'agit d'une section de la ligne Bort-les-Orgues – Neussargues (ligne 721 000). Cette ligne, de 71,2 km, a été mise en service de 1907 à 1908 par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (la PO). La ligne permettait de relier Paris à Béziers par des trains directs.

Elle est reprise en 1938 par la SNCF.

La ligne assurait à la fois des services voyageurs et fret (initialement, transport de vins de Languedoc-Roussillon vers la capitale).

L'arrêt des services voyageurs et fret a lieu en 1991.

Caractéristiques de la ligne : ligne de 16 km, à écartement normal, voie unique

Des ouvrages de Riom-ès-Montagnes à Lugarde : murs de soutènements, 2 tunnels, 2 viaducs (dont le Viaduc de Barajol, classé Monument Historique), nombreux ponts – rails.

1.6.2 Création du service

Porteur du projet : Association des Chemins de Fer de Haute Auvergne (CFHA), créée en 1993 association (loi 1901)

Objectifs initiaux : Développement touristique en faisant découvrir à des clients le territoire traversé par la ligne entre Bort-les-Orgues et Lugarde.

Travaux réalisés depuis création service : pas de gros travaux, seulement des travaux d'entretien

Statut de la ligne : RFN

Année démarrage service : 1997 entre Riom-ès-Montagnes et Lugarde puis 2002 entre Bort-les-Orgues (19) et Riom-ès-Montagnes (15)

Fréquentation initiale : De 2004 à 2009 : augmentation progressive pour atteindre 11 000 voyageurs en 2009

1.6.3 Situation 2011

Après un arrêt de conventionnement pendant l'année 2010, le Syndicat Mixte pour l'exploitation touristique du tronçon de voie ferrée entre Riom-ès-Montagnes et Lugarde (composé des Communautés de Communes du Pays Gentiane et du Cézallier) signe un nouveau conventionnement avec RFF et l'Association des Chemins de Fer de la Haute Auvergne en juin 2011 pour une reprise de circulation en juillet 2011.

Exploitant service : Association CFHA

Contrat : DSP de 5 ans

Entretien ligne : assuré par l'association

Moyens humains/financiers : Association CFHA constituée en majorité d'actifs et des retraités de la SNCF : 1 salarié à plein temps en charge de la partie commerciale, 3 salariés saisonniers, 40 bénévoles

L'association paye une redevance (part fixe + part variable) au Syndicat mixte, dont une partie est reversée à RFF. Elle s'élevait à 2 990 € T.T.C. pour la part fixe et 0,60 € par billet délivré pour la part variable.

Chiffre d'affaires : *Cette association ayant plusieurs domaines d'activités, toujours dans le domaine touristique-ferroviaire, il est difficile d'en déterminer le chiffre d'affaire par branche.*

Caractéristiques du service train touristique :

- matériel roulant : 3 autorails loués par la SNCF + 2 autorails propriété de CFHA + 1 remorque (= wagon) propriété de CFHA, 2 draisines
- période d'ouverture au grand public : avril à octobre ; juillet et août : circulation tous les jours. Les autres mois d'ouverture : circulation le dimanche

La ballade dure 3 heures environ à travers le Pays Gentiane et Cézallier.

En dehors des circulations régulières, les circuits étaient modulables selon le désir des groupes qui réservent le train.

Typologie clientèle : 2011 : 7 492 voyageurs pour 125 trains

Principalement des groupes au printemps et en automne. Clientèle familiale en été.

Communication : site Internet, dépliants, affiches, offices de tourisme, presse

Travaux devant être réalisés d'après la dernière visite quinquennale sur l'ensemble de la voie : 2 tabliers de ponts à rénover (estimé par la SNCF à 200 000 € l'un) **sur la section non exploitée de Bort les Orgues à Riom-ès-Montagnes** (2 communautés de communes n'ont pas voulu pour l'instant, rejoindre le nouveau syndicat mixte)

1.6.4 Contact

Syndicat Mixte pour l'exploitation touristique du tronçon de voie ferrée entre Riom-ès-Montagnes et Lugarde

Tél. : 04 71 78 21 49

Association des chemins de fer de la Haute Auvergne

E-mail : cfhagarebor@gmail.com

1.7 Train des Combrailles (projet) (63)

Le projet consiste à faire circuler un train sur la ligne Montluçon – Clermont-Ferrand. Il est porté par le Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement des Combrailles. Le Syndicat Mixte va engager en octobre 2012 un diagnostic précis de la ligne par RFF, afin d'identifier sur quelle section de la ligne Lapeyrouse-Volvic le train pourrait circuler et selon quel phasage dans le temps. Il pourrait faire circuler un train touristique dès 2013.

1.7.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : La ligne Volvic – Lapeyrouse a été mise en service de 1902 à 1909.

D'une longueur de 56 km, elle a été fermée à tous trafics en 2007 suite à l'impraticabilité du viaduc de Fades.

1.7.2 Projet

Porteur du projet : SMADC

Travaux & investissements initiaux : Aucune intervention depuis fin 2007. Dans le cadre du projet, des aménagements pourraient débuter en 2013.

Statut de la ligne : appartient au RFN

Année démarrage service prévu: 2013

Exploitation : devrait être assurée par une association existante. La commercialisation des services pourrait être assurée par l'office du tourisme du Pays des Combrailles.

1.7.3 Contact

Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement des Combrailles

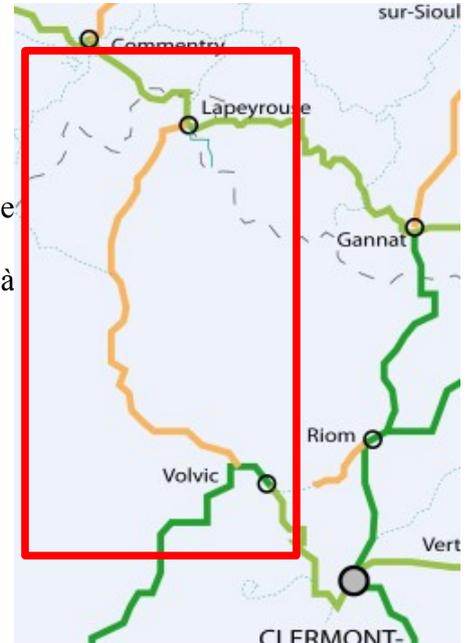
Place R. Gauvin – 63390 Saint Gervais d'Auvergne

Directeur : Olivier CAVAGNA

Tel : 04.73.85.82.08 – Fax : 04.73.85.79.44

E-mail : cavagna@combrailles.com

Site : www.combrailles.com



1.8 Train d'accès au Puy-de-Dôme

1.8.1 Objectifs

Le maître d'ouvrage est le CG63. Ses objectifs sont :

1. **Améliorer les conditions de sécurité sur la route** la plus pentue du département (de 10 à 16,5 % de déclivité sur 4,3 km). L'accident d'autocar survenu durant l'été 2007 dans la descente de Laffrey près de Grenoble, sur une route similaire, a renforcé la volonté du Conseil général d'opter pour un mode de transport plus sûr. La route d'accès au sommet du puy de Dôme figure parmi les routes «à risques» recensées par l'Etat. Pour cette raison, le président du Conseil général a pris le 9 août 2007 un arrêté interdisant l'accès aux camping-cars et véhicules de transport en commun de plus de 19 personnes, à l'exception de ceux transportant des personnes à mobilité réduite.
2. **Préserver l'environnement.** Le train sera plus écologique que les navettes. Il fonctionnera à l'électricité et pourra produire en système pendulaire 50 % de ses besoins en énergie. Par rapport aux 50 000 voitures et 7 000 autocars qui fréquentent le site chaque année, il permettra d'économiser 5 250 tonnes de CO2 sur 35 ans. Dans le même temps, il permettra de mieux gérer les flux de visiteurs les jours de pointe : en juillet-août le puy de Dôme peut accueillir 6 500 visiteurs par jour et l'on compte jusqu'à 40 A/R en navettes.
3. **Renforcer l'attractivité touristique du département et du site** en lui permettant d'être ouvert toute l'année. Hiver comme été, les visiteurs pourront accéder au sommet, profiter du restaurant et de la vue imprenable sur la chaîne des Puys. Le puy de Dôme génère actuellement 89 millions d'euros de retombées économiques par an pour le département. Avec le train, ces retombées devraient être d'environ 100 millions d'euros par an. En termes d'emplois, environ 200 ouvriers ont travaillé sur le chantier. La société exploitante emploie désormais 50 à 60 personnes (en intégrant les personnels de restauration) auxquelles il faut rajouter les saisonniers, On peut également ajouter que le train sera en lui-même une attraction et devrait susciter l'intérêt du public, en effet cela a été confirmé par les premières enquêtes de satisfaction. Le panoramique constitue la deuxième source de motivation des visiteurs après le panorama.

1.8.2 Caractéristiques techniques du train

- Le train a été mis en service en mai 2012 après près de 2 ans de travaux.
- Le projet consiste en:
 - Des infrastructures d'accueil :
 - en pied de site : une maison de site intégrant la gare de départ et constituant un véritable espace d'accueil de tous les visiteurs, des infrastructures permettant l'accès des visiteurs, des professionnels du site et des employés (voiries, stationnements, cheminement piétons). Ainsi, les stationnements au pied de site représentent plus de 1000 places pour les VL (1050), 30 places pour les bus, 15 pour les campings cars.
 - au sommet : une gare d'arrivée souterraine accessible par un tunnel pour le train et par des

édicules d'entrée/sortie pour les piétons, la suppression du parking sommital et sa reconquête en espace naturel

- Une infrastructure de transport reliant le pied de site au sommet et composée :
 - d'une voie ferrée unique (sauf à un endroit pour permettre le croisement des trains) composé de traverse en Y et de rails 36kg. Cette voie métrique est équipée d'une crémaillère de type STRUB,
 - une route de secours à voie unique (avec 3 zones de retournement), les divers réseaux nécessaires au fonctionnement du système de transport et du site.
- Un parc roulant composé de 4 rames de type GTW2/6 STADLER. Chaque rame pourra accueillir au maximum 190 passagers dont 3 unités fauteuil roulant. Des espaces sont prévus pour le transport des parapentes.
- Un centre de maintenance et remisage des trains en pied de site équipé d'une voie sur fosse, d'une station de lavage, ainsi que des bureaux de l'exploitant

Le remodelage et la revégétalisation des anciens stationnements du sommet.

1.8.3 *Financement*

Le 29 janvier 2008, le Conseil général a signé avec SNC LAVALIN, le contrat de délégation de service public pour une durée de 35 ans pour la conception, le financement, la construction et l'exploitation du train à crémaillère. Conformément aux termes du contrat la société TC Dôme dont les actionnaires sont Caisse des Dépôts 49% et SNC-LAVALIN 51% a été créée. La fréquentation prévue dans le contrat est de 400 000 touristes par an.

Le coût total actualisé du projet est de 80 millions d'euros, financé par :

- le Conseil général (30 millions d'euros),
- le Conseil régional d'Auvergne (6 millions d'euros),
- Clermont-Communauté (6 millions d'euros),
- l'Etat (5 millions d'euros),
- et des fonds européens (FEDER 12 millions d'euros),
- le solde restant à la charge du délégataire SNC-LAVALIN.

1.8.4 *Contacts*

M. Philippe MORGE
Directeur Puy-de-Dôme
Grand Site de France
Conseil Général du Puy-de-Dôme
D. G. A. D.
24, rue Saint-Esprit – 63033 Clermont-Ferrand
Tél. : 04 73 42 35 75
E-mail : www.puydedome.com
Site internet : www.panoramiquedesdomes.fr

1.9 Train touristique du Pays de Cathare et du Fenouillèdes (66)

Mis en service en 2001 par l'association TPCF, le train touristique du Pays de Cathare et du Fenouillèdes connaît depuis une forte progression de sa clientèle (X 3). La ligne sur laquelle le train circule appartient au RFN et seuls 10 km ont dû être débroussaillés avant la mise en service, le reste de la ligne assurant des services fret.

TPCF est devenue en 2006 une SARL et assure également une activité d'OFP sur la même ligne.



1.9.1 Ligne ferrée

Historique de la voie :

La section assurée par le train touristique relie St Martin-Lys (proche d'Axat) à Rivesaltes ; il s'agit d'un tronçon de l'ex relation Midi qui reliait Rivesaltes à Carcassonne via Axat.

La ligne a été réalisée de 1876 à 1904 par la Compagnie du Midi puis exploitée par la même Compagnie.

La SNCF a repris l'exploitation en 1938. La ligne a été fermée au trafic voyageurs en 1939. Quelques trains voyageurs ont circulé durant la seconde guerre mondiale et en 1951 (éboulement sur la route nationale, réouverture de la ligne Axat - Quillan). Les services cessent définitivement en 1956 et une partie de la voie (tronçon Axat-Guillan) est démantelée .

La section Axat – La Pradelle est déposée en 1990.

A partir de 1998, les trains fret de la SNCF ne circulent plus que sur la section St Martin Lys – Rivesaltes. Suite à l'arrêt en juillet 2009 du transport ferroviaire de feldspath depuis St Paul et l'abandon de la prise en charge des wagons isolés par la SNCF, plus aucun train fret ne circulait sur la ligne fin 2009. L'activité fret a été reprise en 2010 par TPCF, devenue un OFP.

Caractéristiques de la ligne : ligne à écartement normal, à voie unique ; longueur totale de la section exploitée par le service touristique : 60 km

Travaux réalisés depuis création service : Le tronçon La Pradelle – Saint Lys a nécessité un débroussaillage en 2001, avant la mise en service des trains touristiques (section abandonnée en 1998).

1.9.2 Création du service

Porteur du projet : Association TPCF, créée en 1992 ; une étude de faisabilité commerciale a été réalisée en 1995

Un syndicat intercommunal est créé en 1997, transformé en syndicat mixte en 2003.

Objectifs initiaux : Valorisation du patrimoine culturel et architectural de la vallée de l'Agly et de la Haute vallée de l'Aude.

Découverte des paysages, des monuments (châteaux, abbaye, ermitage...), de la vie économique (carrières, caves viticoles, pâtisseries artisanales...). Vecteur de développement par un partenariat avec les différentes structures (touristiques, commerciales, industrielles...) adjacentes aux parcours. Mise en valeur des ouvrages (Viaducs, tunnels, ...)

Travaux & investissements initiaux : débroussaillage de la section Axat – La Pradelle (10 km). Un chantier insertion a été créé pour l'occasion par l'association TPCF et le Syndicat Mixte du chemin de fer touristique du Pays Cathare, du Fenouillèdes et du Rivesaltais.

Statut de la ligne : RFN

Année de démarrage du service : 2001

1.9.3 Situation 2002

Exploitant service : Association TPCF

Entretien de la ligne : assuré par l'association sur les 10 derniers km, par la SNCF sur le reste de la ligne

Convention RFF / TPCF : une convention de mise à disposition de la ligne signée en 2002

Moyens humains / financiers :

Caractéristiques du service :

- matériel roulant : 1 draisine acquise par l'association ; 1 autorail « Picasso » de 64 places
- Période d'ouverture : de mars à octobre + décembre
- Durée de l'activité : 2 H A/R
- Coût du service : 14 €
- Tarif par km de ligne : 0,23 € / km

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : 2084 personnes de août à octobre (1ère année d'exploitation)

Communication : -

1.9.4 Situation 2010

Exploitant service : TPCF, devenue SARL en 2006

Entretien de la ligne : assuré par TPCF sur l'intégralité de la ligne

Convention RFF / TPCF : convention quadri-partie entre la SNCF, RFF, le Syndicat Mixte et l'association ; l'association paye une location à l'année ; le prix des sillons a été négocié auprès de RFF

Moyens humains / financiers : 4 salariés à temps plein toute l'année + 1 temps partiel + 5 saisonniers en juillet et août ; les salariés peuvent également être détachés pour l'activité fret
Pas de subventions pour l'association (hormis les sillons négociés)

Chiffre d'affaires : 220 k€ en 2009, évolution d'environ 25 % par an

Caractéristiques du service :

- matériel roulant : 3 autorails 4500 + 5 voitures baignoires + 1 draisine pour l'entretien de la voie ; le matériel a été soit acheté par le Syndicat Mixte et loué à l'association, soit acheté par l'association elle-même, soit mis à disposition par la SNCF ; l'investissement représente environ 10 % du CA, l'exploitation 20 %
- Période d'ouverture : début avril à vacances de la Toussaint
- Durée de l'activité : 2 H 35
- Coût du service : 19 €
- Tarif par km de ligne : 0,32 € / km

Produits annexes : trains spéciaux, plusieurs parcours

Depuis 2010 : brochure éditée par le Syndicat Mixte des animations autour du train : visites spéciales pour les groupes et pour tous : randonnées, visites des villages, dégustation de vins ; informations sur ces activités disponibles dans le train

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : la fréquentation se répartir pour moitié sur les mois de juillet et août (principalement des familles avec enfants), pour moitié sur les autres mois d'ouverture du service (surtout des groupes : clubs de 3^o âge, écoles, associations, CE...) ; 6 400 voyageurs en 2005 ; 8 500 personnes en 2006 ; 10 000 personnes en 2007 ; 17 000 à 18 000 voyageurs en 2010 ; la fréquentation dépend fortement de la météo...

Communication : prospectus dans les offices de tourisme, journaux locaux, Internet

1.9.5 Contact

Yves GUIMEZANES

Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes

26, Boulevard de l'Agly

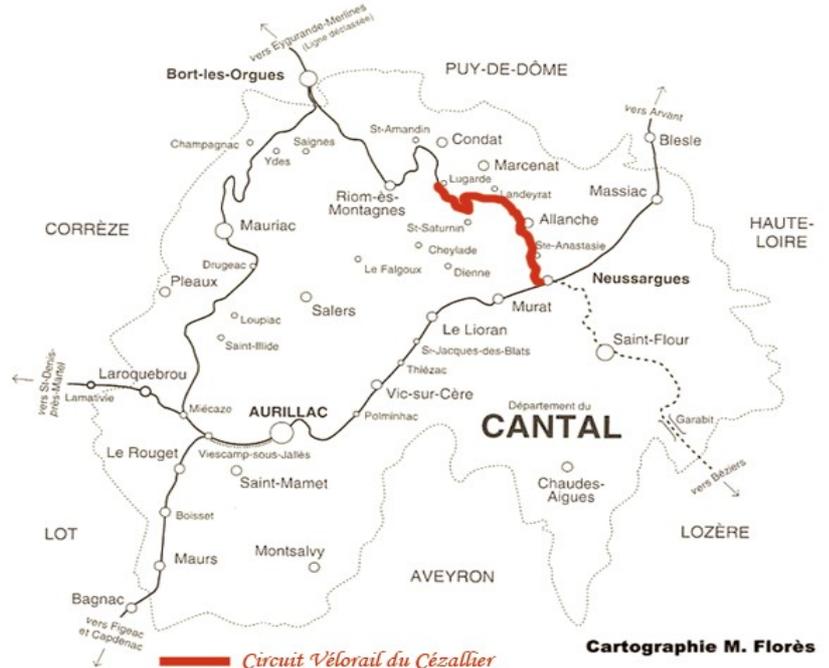
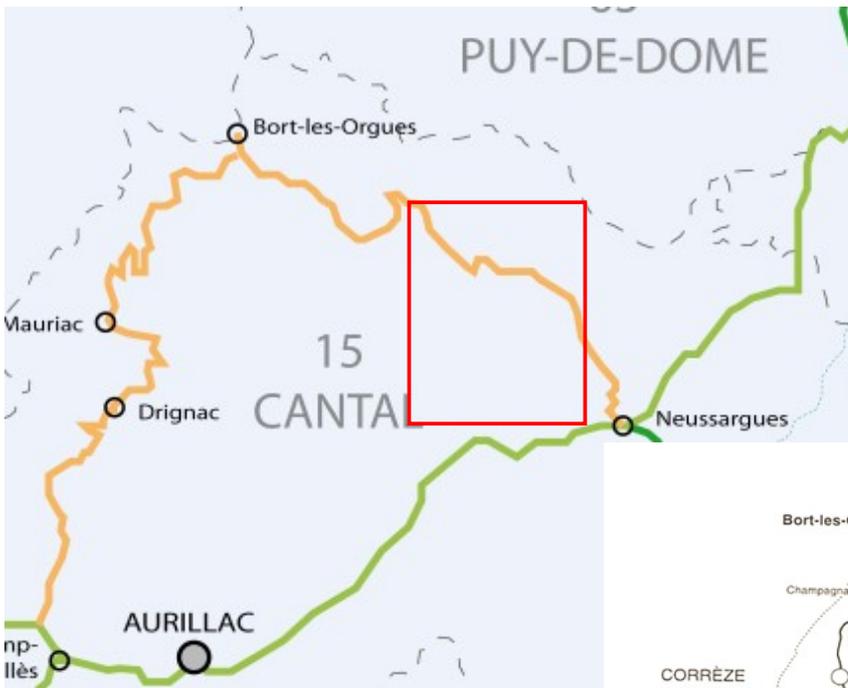
66220 St Paul de Fenouillet

Site : www.tpcf.fr

2 Vélorails

2.1 Vélorail du Cézallier (15)

Le projet du Vélorail du Cézallier est créé en 1995 par une équipe de bénévoles. Après une fermeture du vélorail faute de financeurs des travaux sur les OA, un Syndicat Mixte regroupant les CC traversées est créé en 2008, finance les travaux et reprend l'exploitation du vélorail. Il la confie par DSP à une association locale «Voile Rail Patrimoine». Après une grosse fréquentation en 2009, la fréquentation du vélorail est d'environ 20 000 à 25 000 visiteurs par an.



2.1.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : Il s'agit d'une section de la ligne Bort-les-Orgues – Neussargues, ligne mise en service en 1908 par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. La ligne permettait de relier Paris à Béziers par des trains directs.

Elle est reprise en 1938 par la SNCF.

La ligne assurait à la fois des services voyageurs et fret (initialement, transport de vins de Languedoc-Roussillon vers la capitale).

L'arrêt des services voyageurs a lieu en 1990 et celui du fret en 1991.

Sur cette ligne devrait également circuler en 2011 le Chemin de Fer du Haut Cantal.

Caractéristiques de la ligne : la section utilisée pour le vélorail a une longueur de 30 km, entre les gares de Lugarde et de Neussargues (le tronçon utilisé pour le vélorail est distinct de celui sur lequel circulait le Gentiane Express).

Statut actuel de la ligne : ligne appartenant au RFN

2.1.2 Création du vélorail

Porteur du projet : Au départ une équipe de bénévoles qui crée l'association « le vélorail du Cézalier ». Pour des raisons de coûts de mise en sécurité, le service s'arrêtera quelques années (le Conseil Général du Cantal s'étant retiré du financement du vélorail).

Date de création du service : 1995/1996

Évolutions du service : Sous l'impulsion des collectivités locales, un Syndicat Mixte pour l'exploitation touristique du tronçon de voie ferrée de Lugarde à Neussargues (regroupant les CC de Cézalier et Pays du Murat) se crée et le service repart en 2008 avec un nouveau nom « Voile rail patrimoine » du nom de l'association retenue par DSP pour l'exploitation.

Travaux réalisés : Mise en conformité des ouvrages suite aux visites de sécurité. Les travaux ont été payés par le syndicat mixte (7045,12 €), sans subvention. Le matériel roulant a été acheté par l'exploitant.

Fréquentation initiale : dès les premiers mois, montée en puissance. La seconde année, très bonne fréquentation avec de l'ordre de 40 000 visiteurs

Difficultés initiales rencontrées :

- juridiques : création d'une collectivité support, en l'occurrence le Syndicat Mixte, entre deux communautés de communes, la CC du Cézallier et la CC du Pays de Murat, délégation de service public pour choisir l'exploitant
- techniques : réalisations des visites de sécurité portant sur les ouvrages
- politiques : existence d'un contentieux judiciaire suite au renouvellement des municipalités de 2001. Ce contentieux juridique court encore (cour de cassation.....).

2.1.3 Situation 2010

Exploitant service : Association Voile/Rail/Patrimoine

Contrat : DSP, l'exploitant verse 4 000 € à 5 000€ par an au syndicat

Caractéristiques du service :

Ouverture de mai à septembre

En juillet et août : ouverture tous les jours

Autres mois : ouverture en WE pour tous, en semaine pour des groupes

Différents circuits proposés : de 5 H (23 km) pour 44 € par vélorail à 1 H 30 (6 km) pour 20 € par vélorail ; selon les circuits, de 1 à 4 départs par jour

Formules vélorail + randonnées/découverte du patrimoine naturel

Matériel roulant : une quarantaine de vélorails pouvant transporter 4 adultes ou 2 adultes et 3 enfants

Fréquentation actuelle : en moyenne 20 000 à 25 000 personnes/an

Moyens humains & financiers : 2 salariés pendant 5 mois et 3 à 4 saisonniers pendant 1 mois 1/2 à 2 mois

Chiffre d'affaire : non connu

Produits annexes : -

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : famille, détente ; d'Auvergne et touristes

Communication : Site Internet www.velorail-cantal.com, flyers

Difficultés actuelles : pour la collectivité, il va falloir intégrer le nouveau référentiel STRMTG et modifier la convention de mise à disposition avec RFF ; il s'agit d'un changement administratif qui va demander de nouvelles réunions de travail pour le syndicat mixte (avec la Préfecture) et de travailler avec de nouveaux interlocuteurs (avec peut-être des exigences différentes).

Perspectives : pour la collectivité, la situation actuelle sera maintenue jusqu'à l'échéance de la DSP à savoir 2012.

2.1.4 Contact

Vélorail du Cézallier

La gare - 15160 Landeyrat – Cantal - Auvergne

Tél. : 04.71.20.91.77

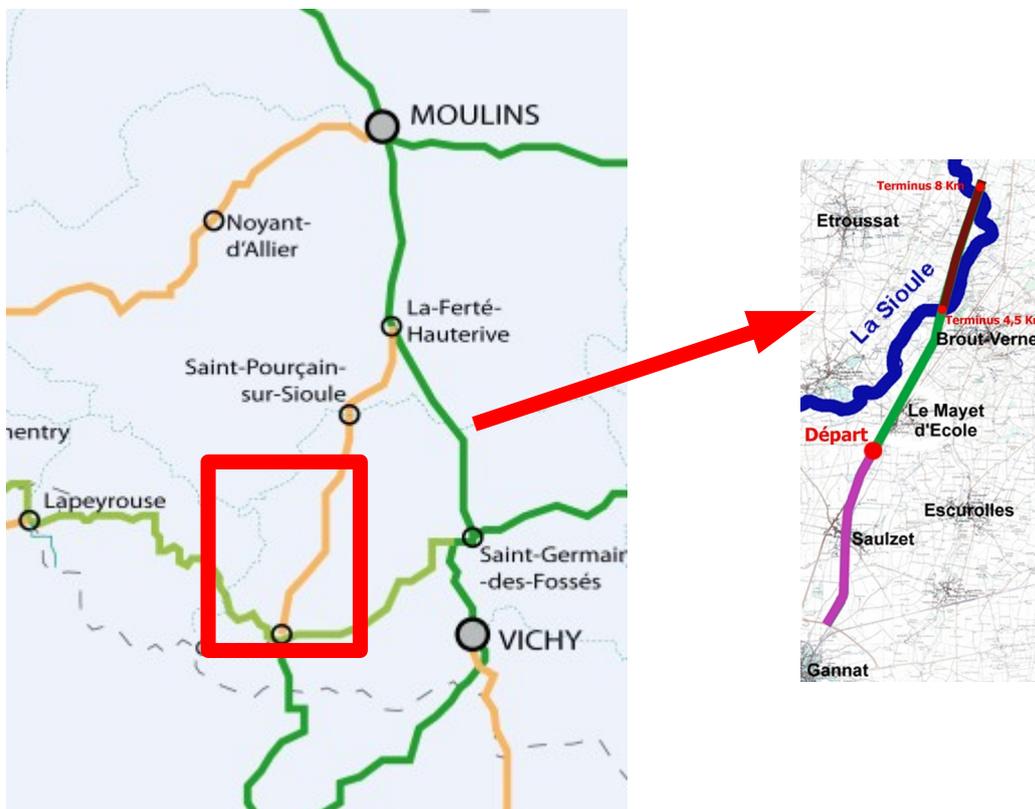
Site internet : www.velorail-cantal.com

Ouvert de mai à septembre, suivant météo

Neussargues – Lugarde 30 km de voies ferrées dans le cantal au service du vélorail

2.2 Vélorail de la Sioule (03)

Le vélorail de la Sioule a été créé en 2010 par un particulier. Sur un tronçon initial de 4,5 km, le service est ouvert d'avril (à partir de 2011) à octobre et a accueilli, pour sa première année d'exploitation, près de 7 000 personnes. La ligne utilisée appartient au RFN et est mise à disposition de la SARL via une convention tripartite avec une CC. Les perspectives du vélorail sont nombreuses: un prolongement du parcours et une offre avec d'autres produits touristiques locaux, la création d'une aire d'accueil pour les camping-car, un projet de voie verte sur l'ancienne voie parallèle au vélorail.



2.2.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : La section utilisée pour le vélorail est un tronçon de la ligne Gannat – La Ferté Hauterive, mise en service en 1932 par la Compagnie PLM (dernière ligne mise en service par la PLM avant la création de la SNCF en 1938). Elle servait de prolongement de la ligne du Bourbonnais, raccourcissant le trajet Paris-Clermont de 11 km en évitant la traversée de Vichy. A l'époque, il s'agissait d'une voie double mais l'une des deux voies à été retirée pendant la seconde guerre mondiale. Cependant, l'emprise de la plate-forme est toujours présente et utilisable.

Cette ligne a été entièrement fermée aux services voyageurs en 1938 et au fret sur la section St Pourçain – Bayet en 1960.

Sur la section St Pourçain-La Ferté Hauterive, des services fret circulent encore actuellement.

Caractéristiques de la ligne : la section utilisée en 2010 pour le vélorail est située entre Le Mayet d'Ecole et Brout-Vernet, sur 4,5 km. La pente est de 0,6 %. RFF met à disposition de l'exploitant un linéaire de 15 km de voie allant de Gannat au Nord de Brout-Vernet.

Statut actuel de la ligne : appartient au RFN

2.2.2 Création du service

Porteur du projet : initiative privée

Travaux & investissements initiaux : 30 000 € au total dont débroussaillage de la voie ferrée (6 000 €) ; aménagement d'un parking à la gare du Mayet et d'un local d'accueil ; achat de 14 draisines

Année démarrage service : ouverture en juin 2010

2.2.3 Situation 2010

Exploitant service : SARL

Entretien de la ligne : assuré par la SARL

Statut de la ligne et convention : la ligne appartient au RFN et est mise à disposition de la Communauté de Communes du bassin de Gannat. Convention tripartite de mise à disposition de la ligne liant RFF, la CC et la SARL (exploitant), renouvelable chaque année et valable jusqu'en 2015. Coût location de la voie à la SARL : 2300 € / an soit 150 € / km de voie / an (coût faible du fait des travaux conséquents de remise en état de la ligne)

Moyens humains et financiers : 1 personne + 2 saisonniers en juillet et août ; pas de subventions

Caractéristiques du service :

- Matériel roulant : 14 vélorails achetés d'occasion (investissement initial total vélorail + débroussaillage... : 30 000 €)
- Période d'activité : ouverture d'avril à octobre (sauf en 2010, début du service en juin)
En juillet et août : ouverture tous les jours, 6 départs par jour
Autres mois : ouverture 5 jours par semaine, 3 départs par jour
- Tarif : 25 € le vélorail
Tarifs spéciaux pour les groupes

Produits annexes : rien actuellement ; il est envisagé de proposer une offre commune avec un autre produit touristique qui conviendrait à la clientèle du vélorail (personnes âgées et jeunes enfants)

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : pour la première année d'exploitation : 6 900 personnes (avec une mauvaise météo) ; service complet du 20 juillet au 25 août ; clientèle moitié locale, moitié touristes ; beaucoup de grands-parents avec leurs petits enfants

Perspectives et projet : Ouverture en 2011 d'un circuit de Gannat de 5 km au départ du Mayet, prolongement du circuit de la Sioule (+ 3,5 km en direction de Broût-Vernet) . L'objectif est de proposer deux « petits circuits » et un « plus gros circuit ».

Achat de nouveaux vélorails avec notamment des vélorails à assistance électrique (dans la direction de Bayet surtout).

Meilleur remplissage hors période estivale grâce à des groupes (écoles, CE...)

Création d'une aire d'accueil de camping-car comme cela existe déjà à St Pourçain (forte demande de la clientèle en camping-car de pouvoir stationner 2-3 jours).

Projet de voie verte à moyen terme sur l'emprise de la voie à côté du vélorail mais sa mise en œuvre demande beaucoup de temps.

Communication : presse locale, flyers dans les offices de tourisme et campings, affiches dans les magasins, démarchage auprès des écoles, CE...

Concurrence avec le vélorail du Bourbonnais : les deux vélorails sont distants d'environ 45 km. Selon M. Faivre, il existe des cas similaires en France et dans cette situation, les deux services ont plutôt un effet de dynamisme et n'entrent pas en concurrence.

2.2.4 Contact

Exploitant :

Christophe FAIVRE

SARL ECOLOISIRS

Vélorail de la Sioule

Les Grands Champs

03800 Le Mayet d'Ecole

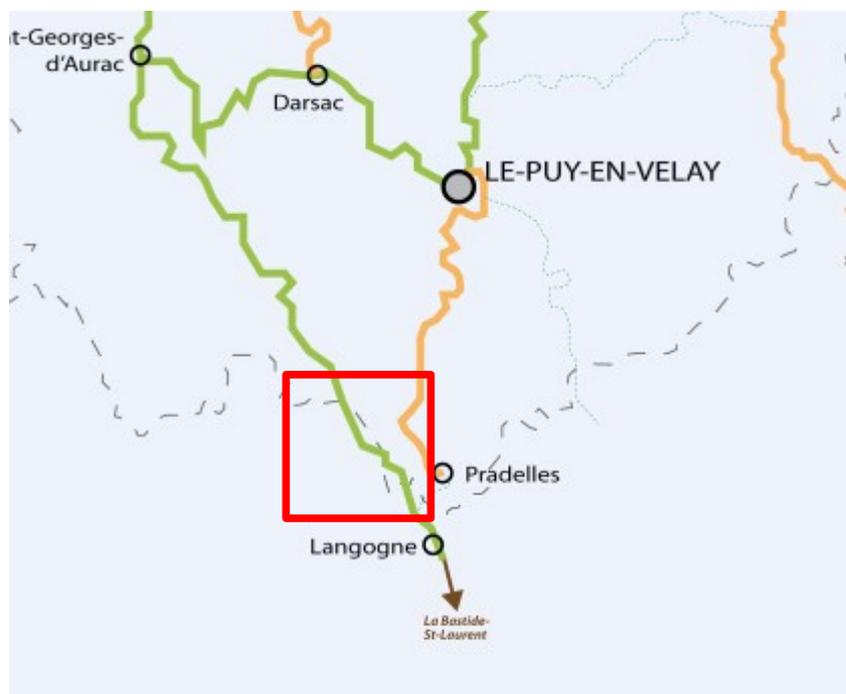
06 58 05 32 71

E-mail : velorail.sioule@gmail.fr

Site Internet : www.veloraildelasioule.com

2.3 Vélorail du pays de Pradelles (43)

Le vélorail du Pays des Pradelles a démarré son activité en 1994 ; le porteur du projet était l'association 2A3L qui louait la voie à RFF. En 2000, la ligne a été achetée par la Communauté de Communes du Pays de Cayres Pradelles (CCPCP). La ligne utilisée par le vélorail, longue de 15 km à 1100 m d'altitude, sera dans l'avenir, reliée à la voie verte du Velay qui sera prolongée jusqu'à Landos. Le service donne satisfaction avec de l'ordre de 14 000 à 15 000 touristes par an.



2.3.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : La section utilisée pour le vélorail est située sur l'ancienne ligne à voie unique Le Puy-Langogne.

Cette ligne, à écartement normal, a été mise en service en 1912 par la Compagnie PLM.

Elle assurait des services fret, les services voyageurs ayant fonctionné de 1912 à 1939 puis provisoirement de 1944 à 1950.

La ligne a été fermée à toute circulation en 1988. En 1992, la ligne est déclassée sur la quasi-totalité de son parcours. Elle est déferrée en 1996 entre Brives-Charensac et Landos, la gare de Brives gardant un temps une fonction de desserte de fret.

A noter que la section nord de la ligne est utilisée pour la voie verte du Velay.

Caractéristiques de la ligne : la section utilisée pour le vélorail, entre Landos (43) et la bifurcation avec la ligne des Cévennes au niveau de Langogne (48), a une longueur de 15 km. Situé à plus de 1 000 mètres d'altitude, sur le plateau du Velay, le vélorail passe sur 3 viaducs.

La gare des Pradelles est située à 4 km du départ du service et à 11 km de Landos.

2.3.2 Création du service

Porteur du projet : Association 2A3L

Contrat : location de la voie par RFF

Objectifs initiaux : conservation du patrimoine

Difficultés initiales : remise en état, création de l'activité

Caractéristiques initiales : sur 10 km la première année

Travaux et investissements initiaux : Débroussaillage assuré par l'association, espaces verts, achat de matériel : 8 ou 9 engins, coût du matériel non connu (le prix actuel est de 2100 € l'un)

Année de démarrage : 1997

2.3.3 *Situation 2012*

Statut actuel de la ligne : la ligne n'appartient plus au RFN. Elle a été achetée par la CCPCP en 2000.

Exploitant service : Communauté de Communes du Pays de Cayres Pradelles (CCPCP)

Entretien ligne : interne, par la CCPCP

Caractéristiques du service (matériel roulant, fréquence, tarif, période d'ouverture...) :
Vélos-rails pouvant accueillir au minimum 2 personnes et au maximum 4 adultes

Ouverture de début avril à début novembre

En juillet et août : ouverture tous les jours

Autres mois : ouverture sur réservation

Tarif : location à l'heure d'un vélorail : 17 €/heure, tarifs dégressifs (jusqu'à 11 €/heure pour 5 H)

Tarifs spéciaux pour les groupes

Moyens humains & financiers :

Personnel propre au service (affrété spécialement au vélorail du CCPCP) : 1 personne à temps plein, 2 personnes à mi-temps sur 6 mois, 3 personnes à temps partiel sur les deux mois d'été et un extra.

Mise à disposition intercommunale : service de voirie, service administratif.

Chiffre d'affaire : Recettes annuelles moyenne : 80 000 à 90 000 € TTC

Travaux et investissements réalisés de 2000 à 2012 : (montants approximatifs)

Mise en conformité : Investissements pour la mise aux normes selon la STRMTG, application du référentiel :

- pour les passages à niveaux : 10 000 € à 15 000€
- pour la signalétique, repères hectométriques, garde-corps à 1,10 m, terminus, grillages, viaducs... : 10 000 € à 15 000 € .
- Les ouvrages d'art ne posent pas de problème.

Achat du patrimoine ferroviaire : Achat de la ligne : 15 km pour 80 000 € supporté à environ 50 % par l'État, 50 % CCPCP

Achat de la gare : 130 000 € auxquels s'ajoutent les travaux de réfection : 130 000 €

Produits annexes : buvette et boutique

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : tout âge, Rhône-Alpes pour la majorité.

Fréquentation actuelle : 14 000 à 15 000 personnes / an

Difficultés actuelles : entretien de l'équipement (voie et abords), respect des consignes de sécurité (client).

Perspectives :

L'idée de la CCPCP est de relier Landos à la Communauté d'agglomération du Puy en Velay en liant le vélorail à la voie verte qui s'allongerait jusqu'à Landos dans les prochaines années.

Développement des produits annexes, entretien de la voie...

Travaux à venir : curage des fossés, entretien des appareils de sécurité.

Communication : distribution de brochures, encarts publicitaires, salons éventuels, référencement internet...

2.3.4 Contact

Vélo-Rail de Pradelles - La gare

43420 PRADELLES

Téléphone : 04.71.00.87.46

E-mail : velo-rail@ccpcp.fr

ou

Communauté de Communes du Pays de Cayres Pradelles

Place de l'Eglise

43490 COSTAROS

Tél. : 04 71 57 88 00

E-mail : administration@ccpcp.fr

2.4 Pédalorail du Pays de Salers (15)

Situé sur la ligne Bourges-Miécaze fermée aux voyageurs depuis 1994, le Pédalorail électrique du Pays de Salers créé en 2009, est exploité par une société privée : la Compagnie des Chemins de Fer du Cantal (CCFC). La location de pédalorail est ouverte d'avril à octobre et en non stop en juillet et août. Le vélorail exploite la section Drignac – Nieudan.

L'exploitant n'a pas répondu que très partiellement à notre enquête.



2.4.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : La section utilisée pour le pédalorail est située sur la ligne Bourges – Miécaze via Montluçon, Bort-les-Orgues, longue de 312 km.

La ligne a été mise en service de 1861 à 1893, un train express circulait quotidiennement de nuit de Paris à Aurillac. Fermée aux voyageurs en 1994, la ligne a été défermée de Bort-les-Orgues à Mauriac.

La section Bort-les-Orgues – Miécaze est longue de 83 km, elle dessert le bassin houiller de Campagnac.

Caractéristiques du service : Le tronçon utilisé pour le pédalorail se situe sur la portion Drignac-Nieudan soit 26 km. La ligne est à voie unique, écartement normal, a une longueur 26 km de Drignac à Nieudan.

Statut actuel de la ligne : ligne du RFF ; jusqu'à présent, une convention liait RFF, l'exploitant et le Syndicat Mixte pour l'exploitation touristique du tronçon de voie ferrée de Mauriac à Miécaze. Le Syndicat Mixte qui regroupait les deux CC du Pays de Mauriac et du Grand Pays de Salers a été dissous en 2010.

Exploitant du service : Société Compagnie des chemins de Fer du Cantal (CCFC)

2.4.2 Création service

Porteur du projet : CCFC

Objectifs initiaux : Exploitation touristique de l'ancienne voie ferrée

Année de démarrage du service : 2009

2.4.3 *Situation 2010*

Exploitant du service : CCFC

Contrat : Convention avec RFF et le syndicat mixte, émanation de communauté de communes du Grand Pays de Salers

Statut actuel de la ligne : RFN

Caractéristiques du service (matériel roulant, fréquence, tarif, période d'ouverture...) :

- Matériel roulant : Vélorails à assistance électrique appelés « Pédalorails » (produits déposés, inventés et fabriqués par l'exploitant), pouvant transporter 4 adultes
- Période d'activité : Ouverture d'avril à octobre, non-stop en juillet et août et sur réservation les autres mois ; départ toutes les heures pour le circuit de 5,5 km et toutes les 2 heures pour le circuit de 14 km
- Tarif de l'activité : circuit de 5,5 km A/R, 15 € par vélorail et circuit de 14 km, 25 € par vélorail

Produits annexes : restauration, produits régionaux, buvettes, séminaires d'entreprises dans la gare aménagée qui appartient à l'exploitant.

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : Familiale et estivale

Communication :

affichage, société de diffusion de plaquettes, offices du tourisme

Perspectives : suite à l'échec du syndicat mixte, la CC Grand Pays de Salers a abandonné sa compétence tourisme. La compagnie des chemins de fer du Cantal va donc avoir une convention de mise à disposition des emprises de Drignac à Nieudan directement avec RFF.

2.4.4 *Contact*

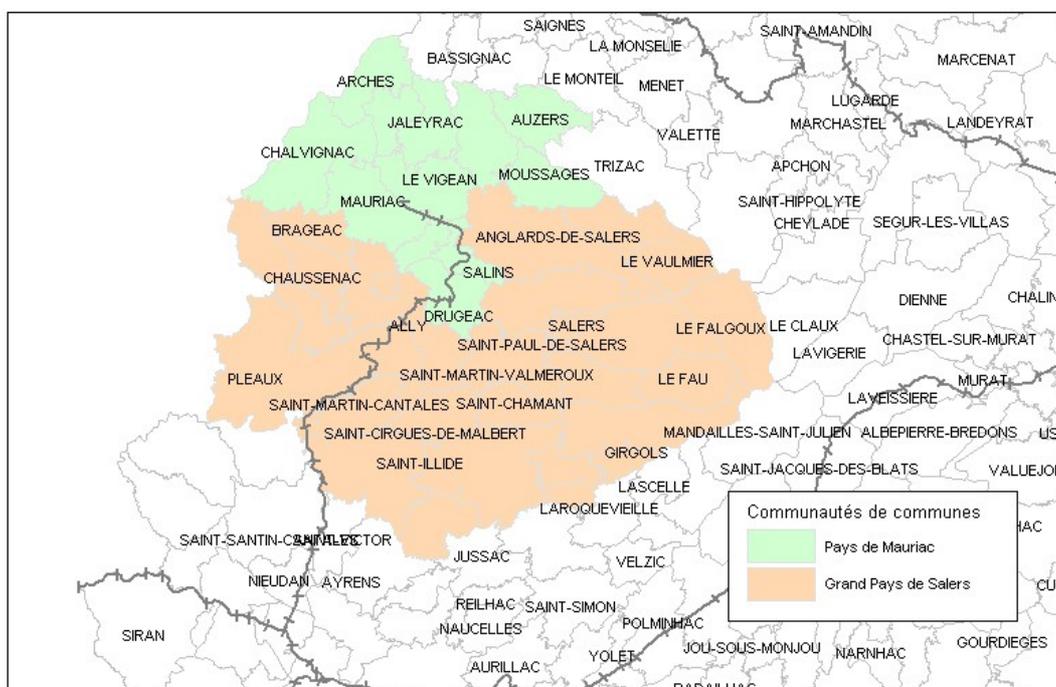
Pédalorail des lacs à Nieudan – 15150, tél. : 04 71 62 10 00

Pédalorail du Grand Pays de Salers à Drignac-gare – 15700, tél. : 04 71 69 15 15

Site Internet : <http://www.pedalorail.com>

2.5 Les Draisines du pays de Mauriac (15)

Ce nouveau vélorail inauguré en 2010 proposait en 2010 un unique circuit de 3,6 km. Géré en régie par la communauté de communes de Mauriac, il a attiré plus de 5000 visiteurs pour sa première année d'exploitation. Il est situé à quelques kilomètres du pédalorail du Salers et du pédalorail du Cézaillier. La collectivité locale envisage de proposer un nouveau circuit en 2011, mais aussi de créer une voie verte qui relierait Mauriac à la voie verte de Sumène Artense.



2.5.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : La section utilisée pour le pédalorail est située sur la ligne Bourges – Miécaze via Montluçon, Bort-les-Orgues, longue de 312 km. La ligne a été mise en service de 1861 à 1893, un train express circulait quotidiennement de nuit de Paris à Aurillac.

Fermée aux voyageurs en 1994, la ligne a été déferrée de Bort-les-Orgues à Mauriac.

La section Bort-les-Orgues – Miécaze est longue de 83 km, elle dessert le bassin houiller de Campagnac.

Caractéristiques de la ligne : Le tronçon utilisé pour le pédalorail se situe sur la portion Drignac (commune d'Ally) – Mauriac.

La section utilisée en 2010 pour le vélorail a une longueur de 3,6 km entre la gare de Drugeac et la Cascade de Salins (la plus connue du Cantal) et comprend 3 tunnels et 3 viaducs.

Statut actuel de la ligne : ligne appartenant à RFF

Exploitant service : Communauté de communes du Pays de Mauriac

2.5.2 Création du service

Porteur du projet : Communauté de Communes du Pays de Mauriac

Difficultés initiales rencontrées : de l'ordre juridique : compte tenu des deux options de DSP non satisfaisantes (manque de compétence pour une et de garantie financière pour l'autre), la communauté de communes a opté pour un fonctionnement en régie.

Travaux réalisés : Débroussaillage par une entreprise privée

Désherbage par le service technique de la CCPM

Signalétique

Année démarrage service : 2010

2.5.3 Situation 2010

Exploitant: Communauté de Communes du Pays de Mauriac (régie)

Entretien de la voie : Visite quinquennale en 2007, visite annuelle en 2010

Le bureau d'études SOCOTEC a effectué un contrôle de sécurité.

Statut de la ligne et convention : convention bipartite entre RFF et la CC ; coût annuel 2010 de location de la voie de 1 600 € TTC

Matériel roulant : vélorail pouvant transporter 4 adultes ou 2 adultes et 3 enfants à partir de 3 mois

Le matériel roulant a été loué en 2010 pour un coût de 260 € par draisine.

Une draisine transporte 4 adultes ou 2 adultes et 3 enfants – de 10 ans, siège bébé à disposition.

Moyens humains et financiers : 3 emplois saisonniers : 2 sur 2 mois et 1 sur 1 mois + le chargé de mission de la CCPM à raison 1/6 sur l'année

Caractéristiques du service :

Ouverture de juillet à octobre ; en juillet et août : ouverture tous les jours ; en septembre : jeudi, vendredi, samedi et dimanche et en octobre, sur réservation

Circuit proposé : de 2 H pour 20 € par draine

Typologie clientèle : un peu moins de 5 000 personnes pour la saison 2010 (de juillet à mi-septembre)

9 % locaux

69 % séjours touristiques

17 % résidences secondaire

5 % de personnes de passage (camping-car)

Communication :

Flyers, article de presse

Difficultés rencontrées :

Éboulement sur la voie, coût des travaux 120 000 €

Relation avec RFF – manque de réactivité

Perspectives pour 2011 :

- Ouverture de mai au 15 septembre et sur réservation en octobre
- lancement d'un appel d'offres pour l'achat et la location de draines (15 draines neuves et 15 d'occasions) (coût d'une draine neuve 2 500 à 3 000 € HT)
- dévégétalisation des tunnels et viaducs à faire effectuer par une entreprise,
- un deuxième circuit d'une durée de 3 heures sera proposé de la Gare de Mauriac à la Cascade de Salins (14 km aller – retour) ; ce circuit sera non connecté à celui reliant Drugeac à Salins pour cause de travaux à réaliser sur la commune de Salins suite à un éboulement sur la voie survenu il y a quelques années. Une convention de mise à disposition est signée avec la CC Pays de Mauriac pour l'été 2011.

Perspectives à plus long terme :

En 2010, la CCPM a acheté 18,5 km de voie défermée au nord de Mauriac pour un coût de 42 000 € afin de réaliser une voie verte qui permettrait de relier la voie verte de Sumène Artense.

Une première partie de 3 km pourrait être réalisée d'ici fin 2013 et ainsi de suite.

A noter que sur une partie de la voie un pont métallique en mauvais état ne permet pas le fonctionnement normal du cheminement, de ce fait la voie verte empruntera un autre itinéraire.

2.5.4 Contact

Exploitant :

Communauté de communes du Pays de Mauriac

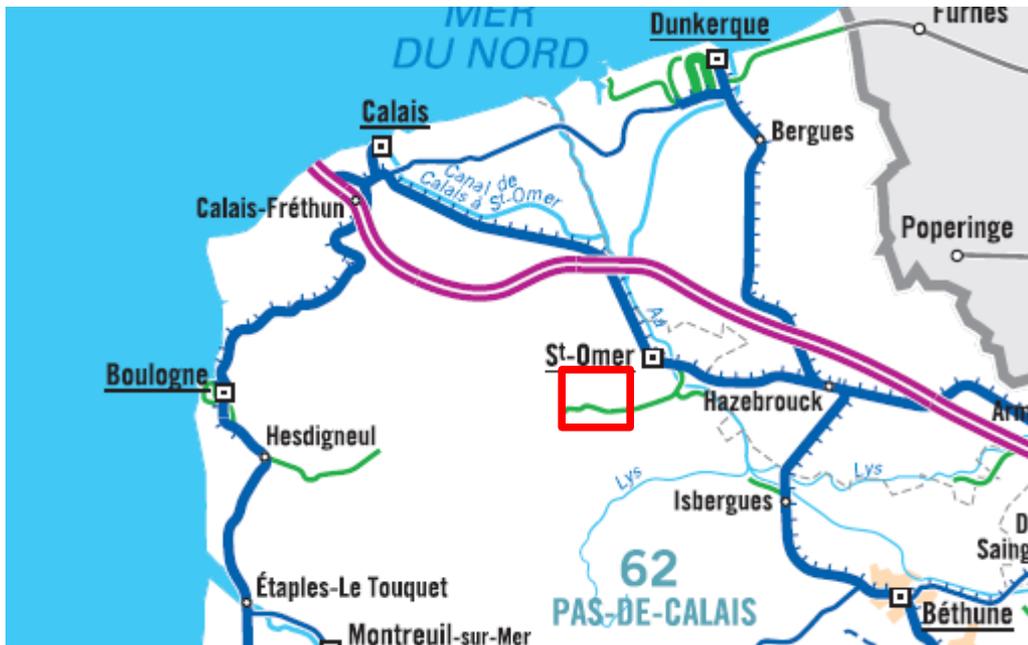
Place Gambetta - BP 53

15200 Mauriac

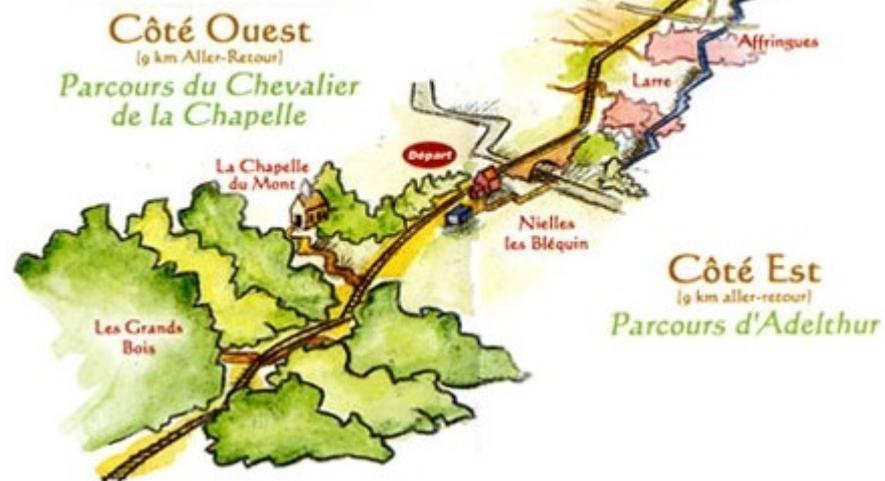
Tél. et e-mail sur le site : www.velorail.paysdemauiac.fr

2.6 Rando- Rail du Pays de Lumbres (62)

Le rando-rail est exploité en DSP pour la CC du Pays de Lumbres par une EURL. L'ouverture de l'activité a nécessité un fort investissement initial du fait de l'état de la voie, abandonnée depuis près de 50 ans. La fréquentation annuelle du rando-rail est comprise entre 26 000 et 30 000 visiteurs, ce qui en fait l'un des plus fréquentés de France. Deux parcours de 9 km sont proposés, avec 5 départs groupés par jour.



Les parcours



2.6.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : la voie ferrée sur laquelle circulent les rando-rails est l'ancienne voie ferrée « Saint-Omer - Boulogne-sur-Mer ».

La ligne à voie unique, est inaugurée en 1874 et le service commercial commence la même année.

La ligne a une bonne fréquentation jusqu'à la fin de la seconde guerre mondiale, elle devient déficitaire après guerre et le remplacement des trains par des autorails en 1953 ne rétablit pas la situation, la SNCF arrête le transport des voyageurs en 1959 de Desvres à Saint-Omer et en 1968 de Desvres à Boulogne. Le trafic marchandises cesse en 1969 sur le tronçon de Lumbres à Lottinghen.

Le départ des vélorails a lieu à la gare de Nielles-lès-Bléquin (située entre Desvres et St Omer). Les parcours proposés partent dans un sens ou l'autre de la ligne, les deux sur une longueur d'environ 5 km.

2.6.2 Création du service

Porteur du projet : Intercommunalité (Communauté de Communes du Pays de Lumbres)

Travaux & investissements initiaux : 280 000 € (l'exploitant précise que l'investissement initial est très variable en fonction de chaque site, de l'état de la ligne, de l'aménagement du point d'accueil...). Dans le cas présent, la ligne avait été abandonnée pendant 50 ans et les travaux de débroussaillage étaient conséquents.

Statut de la ligne : Propriétaire RFF ; gestion privée d'un service public (EURL en DSP)

Année démarrage service : 2005

2.6.3 Situation en 2010

Exploitant service : EURL rando-rail

Location de la ligne : environ 250 € HT par km à l'année (tarif RFF)

Moyens humains/financiers : Gestion autonome avec deux temps pleins + 2 contrats saisonniers

Caractéristiques du service :

Ouverture tous les jours sur réservation (départ toutes les heures)

- avril, mai, juin et septembre : de 10 H à 15 H, le week-end et les jours fériés jusqu'à 17 H
- juillet et août : de 10 H à 17 H
- Tarif : 23 € par rando-rail, 21 € à partir de 3 rando-rails

Les Parcours

Le parcours du Chevalier de la Chapelle (Côté Ouest) 9 km Aller-Retour

Très boisé, ce parcours traverse les grands bois de Nielles-lès-Bléquin et permet d'admirer après quelques centaines de mètres de marche à pied, le bocage Boulonnais et la Chapelle du mont

Départ à : 10 H, 12 H, 14 H, 16 H, 18 H selon la période, (départ en montée, retour en descente)

Le Parcours d'Adelthur (Côté Est) 9 km Aller-Retour

Beaucoup plus ouvert sur le paysage et les vallons des collines d'Artois, ce parcours fait découvrir la Vallée du Bléquin et ses cultures ainsi que la commune d'Affringues.

Départ à : 11 H, 13 H, 15 H, 17 H, 19 H selon la période (départ en descente, retour en montée)

Matériel roulant : 33 rando-rails

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : 26 000 à 30 000 visiteurs

Produits annexes : Chasse au trésor, buvettes, produit entreprise

Perspectives et projets : Remplacement de traverses

Communication :

Brochure touristique

20 000 € par an hors salaire

2.6.4 Contact

Le Rando-Rail du Pays de Lumbres

Sté Safari-Rail-Aventure

rue de la gare

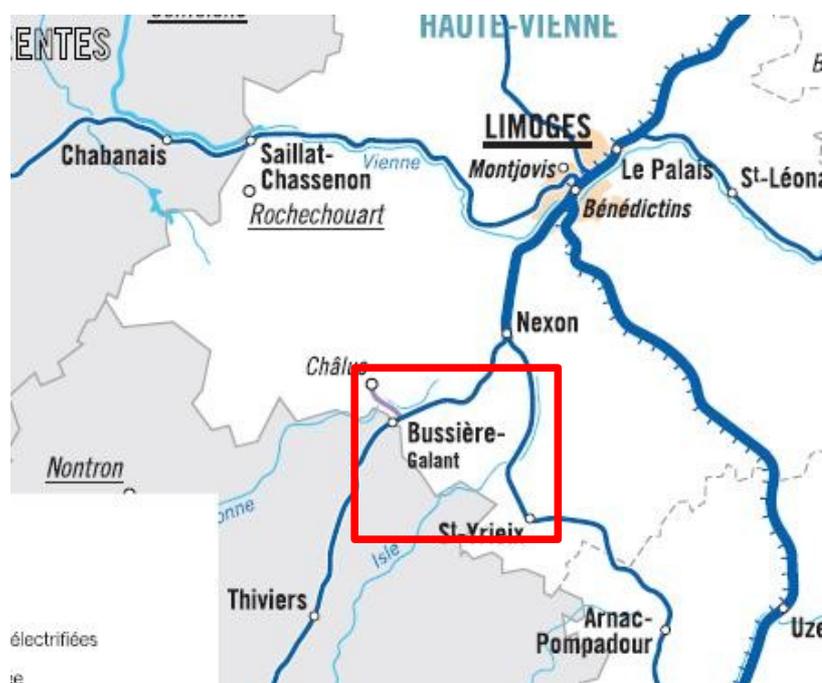
62380 Nielles les Bléquin

Tél. : 03 21 88 33 89

Site internet : www.rando-rail.com

2.7 Vélo-rail de Bussière-Galant (87)

Le vélorail de Bussière-Galant est né de l'initiative d'une association locale « OMNIBUS » qui souhaitait développer cette activité sur une ligne récemment abandonnée. Le départ du vélorail est situé au sein d'un complexe de loisirs « Espace Hermeline » (accrobranche, chasse au trésor...). Après deux années d'exploitation, la commune a racheté la ligne à RFF. L'exploitation est actuellement déléguée (DSP) à l'association OMNIBUS. La fréquentation du vélorail est d'environ 10 000 personnes par an, en baisse depuis 2002.



2.7.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : la voie ferrée sur laquelle circulent les vélo-rails relie Bussière-Galant à Châlus. Il s'agit d'un tronçon de l'ancienne ligne Saillat – Bussière.

Il s'agissait d'une ligne à voie unique. Elle est défermée de Saillat à Châlus.

En 1992, l'Association OMNIBUSS a saisi le Conseil Municipal de la commune sur le devenir de l'ancienne voie ferrée Bussière-Galant / Oradour sur Vayres qui jouxte la base de loisirs des Ribières d'une superficie de 20 hectares, comprenant de nombreuses activités : accrobranches, baignade, mini train, pêche, mini golf, paint ball, sentier.... Elle est fermée au trafic « voyageurs » depuis 1940 et au trafic « marchandises » depuis juin 1987.

Caractéristiques de la ligne utilisée pour le vélo-rail : section de 14 km. Elle appartient à la commune de Bussière-Galant.

2.7.2 Création du service

Date de début de l'activité : 1995

Procédure à la création de la ligne : L'association OMNIBUS a proposé à la commune de réutiliser la ligne à des fins touristiques en prenant pour exemple l'expérience menée à Magnières (Meurthe et Moselle) sur la

circulation de draisines ou vélos-rail à l'attention des touristes.

L'association OMNIBUSS (bénévoles) a remis en état la ligne (débroussaillage) de février à juin 1994, puis a procédé à des travaux divers (curage de fossés, aménagement de PN, conception de 8 vélorails, préparation du document de communication) de novembre 1994 à mai 1995.

Pendant 2 ans, la commune a loué à la S.N.C.F. la partie de la voie concernée.

Compte tenu du succès de cette activité, la commune a décidé en 1997 de procéder à l'achat de l'emprise et du matériel de voie S.N.C.F (soit 6 km).

La fabrication de vélorails et l'aménagement de la voie se sont poursuivis les années suivantes.

Exploitant : Depuis 1990, l'association OMNIBUSS s'est attachée à développer l'animation culturelle et à mettre en valeur les ressources patrimoniales et naturelles de la commune de Bussière-Galant.

En 2002, l'association regroupait une cinquantaine de personnes bénévoles de tout âge (jeunes, personnes en activité professionnelle et retraités), de tous horizons (personnes originaires de la commune, mais aussi « néoruraux »).

Objectifs initiaux : Proposer une activité inédite de promenade et de découverte aux touristes mais aussi aux résidents et valoriser le patrimoine naturel et culturel se trouvant le long de la voie

2.7.3 Situation en 2002

Exploitant : association OMNIBUSS ; convention de gestion avec la commune de Bussièrès-Galant pour l'activité de vélorail

L'association OMNIBUSS assure :

- la promotion et la commercialisation de l'activité vélo-rail,
- la location des vélos-rail,
- l'entretien des vélos-rail et de l'emprise de la voie ferrée.

Caractéristiques du service: 24 vélorails circulent sur la voie de 6 km.

L'activité est ouverte tous les jours en juillet et août, les WE en mai et juin et les dimanche en avril et octobre.

Le prix de l'activité est de 19 € par vélorail.

Typologie de la clientèle : 15 % étrangers ;

Parmi les visiteurs français : 55 % sont des « locaux » (du département)

Moyens

- Humains : 3 salariés permanents et 8 CDD pendant la saison estivale
- Matériels : 24 vélos-rail + aménagement atelier vélo-rail
- Financiers : CA 54 799 € en 2002

Fréquentation : 11 890 visiteurs en 2002

Communication : un document de présentation de l'activité tiré à 20 000 exemplaires et envoyé à tous les offices de tourisme, campings, gîtes des départements voisins

Difficultés rencontrées : Après quelques années d'expérience il est apparu que la pérennisation de l'activité et des emplois existants impliquait :

- D'optimiser la gestion de l'activité vélo-rail notamment en juillet – août, afin de mieux remplir les vélorails sur cette période ; 10 nouveaux vélorails ont été fabriqués en 2000/2001, en complément des 14 existants et des départs groupés ont été mis en place (20 vélorails à la fois)
- De développer à moyen terme de nouveaux produits touristiques autour du rail : organisation de convois

tractés, création de prestations complémentaires au projet de piste cyclable sur la partie de voie ferrée Châlus - Oradour sur Vayres, afin notamment d'attirer des groupes hors période estivale

Dans un premier temps, l'objectif était donc d'atteindre d'ici 2002 une moyenne de 3 000 locations par an (2 872 en 2001).

Parallèlement, une nouvelle méthode de suivi de la révision et de l'entretien du matériel au sein de l'atelier vélo-rail a été mise en place afin de mieux maîtriser les coûts.

Perspectives et projets : Prolongation de la voie, développer de nouveaux produits touristiques autour du rail
ex : convois tractés

2.7.4 Situation en 2010

Exploitant : association OMNIBUS qui gère en partenariat avec Espace Hermeline la partie commerciale du vélo-rail (location vélo...). L'entretien et la gestion du parc (voie ferrée et matériel vélo-rail) est à la charge d'OMNIBUSS, qui le facture ensuite à la commune de Bussière-Galant.

L'association possède un agrément pour la fabrication des vélo-rails.

Depuis 2010, le mode de gestion de l'activité vélo rail est sur la base d'un Service Public Industriel et Commercial (SPIC).

Fonctionnement : du 1er avril au 1er novembre

Caractéristiques du service :

- durée moyenne du parcours 2 heures
- tarifs 2012 :
 - 25 € / vélo si moins de 5 vélos loués
 - 22 € / vélo à partir de 5 vélos (tarif groupe)

Nouveau ! : Possibilité de location de vélorail à l'heure suivant disponibilité : 15 €

Vélorail commenté 28 € : se renseigner à la maison d'accueil pour les jours et heures de départs ainsi que les tarifs pratiqués.

4 personnes maximum par vélo (ou 5 pers. si enfant moins de 12 ans)

Convention entre la commune de Bussière-Galant et le Syndicat Intercommunal à Vocation Unique « Les Hauts de Tradoire » pour la partie de la voie ferrée située entre le passage à niveau de la Tranchardie et la gare de Châlus sur 1km.

Parcours exceptionnel jusqu'à la gare de Châlus 3 heures de balade sur 14 km A/R tous les samedis de juillet et août. Partie utilisée uniquement le samedi en période estivale pour des raisons de sécurité, compte tenu que la voie ferrée traverse une départementale avec un passage à niveau.

Un ouvrage d'art (petit pont) a été rénové (il y a plusieurs années) l'association a bénéficié de subventions de la Région, du Département et de l'Etat en terme de conservation du patrimoine.

Perspectives et projets : Redynamiser l'activité par des nouvelles attractions afin d'accroître la clientèle.

- **à court terme** :

Développement de vélo-rail commenté et autres nouveautés (bornes interactives, information

ludique et culturelle) en rapport avec la voie ferrée

– **à moyen terme :**

Entretien / changement de certaines traverses

Développement d'un nouveau type de vélo-rail (VTT qui se décroche du vélo-rail – existe en Allemagne)

Moyens

- **humains :** 1 mi-temps pour l'association OMNIBUS, 2 à 3 CDD pour la période estivale (+ polyvalence non quantifiée en temps de 3 permanents de l'Espace Hermeline)
- **fréquentation :** 10 100 personnes
- **matériels :** 34 vélo-rails propriété de la commune de Bussière-Galant

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : Population locale, régionale et excursionnistes français et étrangers.

Communication : généralisée via la communication globale de l'Espace Hermeline
Brochure touristique commune à l'ensemble des activités pour l'Espace Hermeline



2.7.5 Contacts

OMNIBUSS :

Emmanuel DEXET, Président

tél. : 06 87 62 06 25

Espace Hermeline

Avenue du Plan d'eau
87230 Bussière Galant

Tél. : 05 55 78 86 12

Fax : 05 55 78 85 95

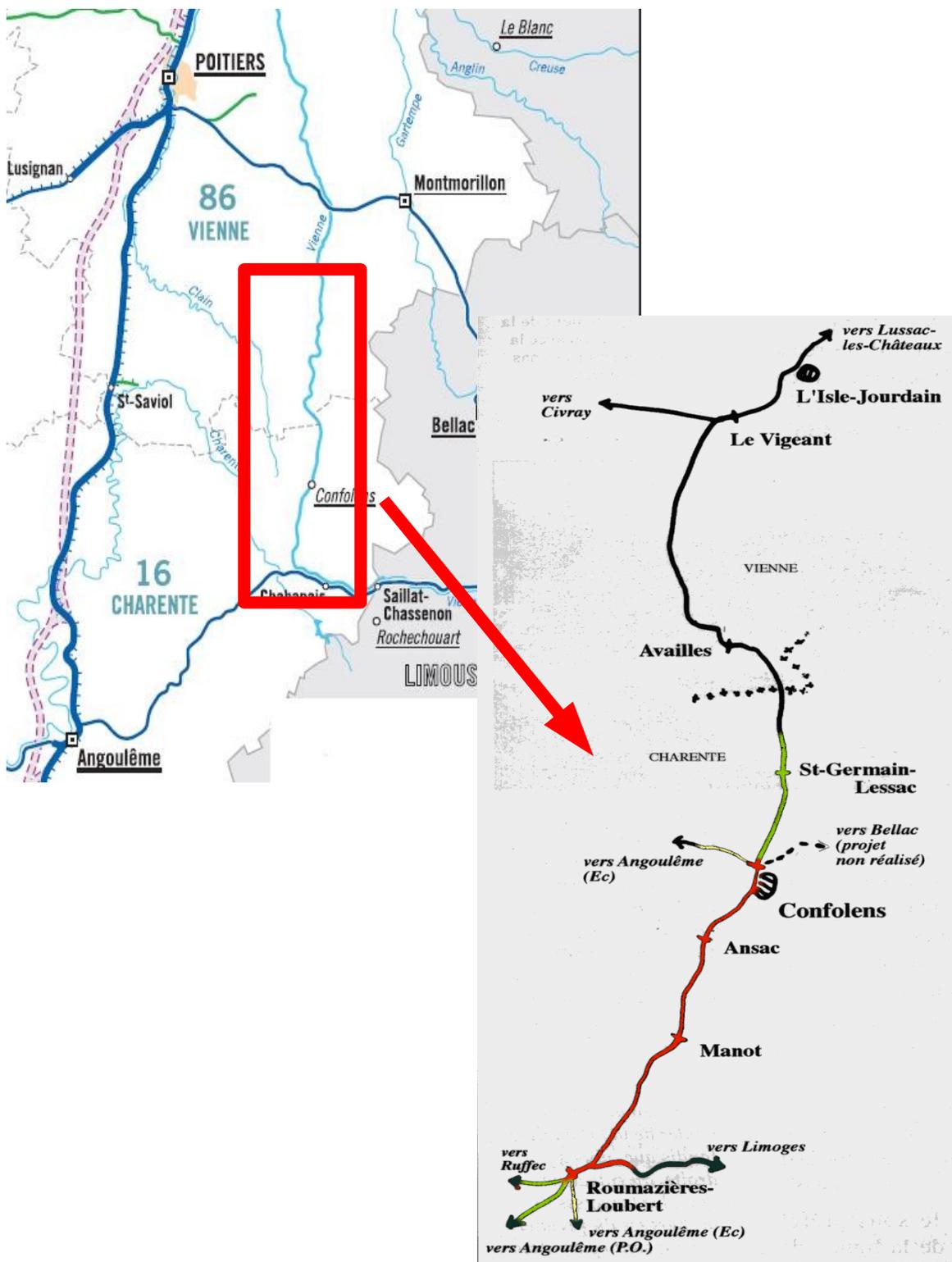
CONTACT : Christelle GEIGER et Vincent DA COSTA

E-mail : accueil@espace-hermeline.com

Site internet : www.espace-hermeline.com

2.8 Vélo-rail – Chemin de fer de Charente-Limousine (16)

Le vélo-rail de Charente-Limousine connaît une fréquentation d'environ 15 000 personnes par an, dont les 2/3 de touristes. Les vélo-rails circulent sur 17 km entre Roumazières et Confolens, ligne mise à disposition par un syndicat mixte. L'exploitation est assurée par une association, qui fonctionne en fonds propres à 99 %. L'association envisage à moyen terme de faire circuler un train touristique sur la ligne ; mais cela nécessiterait des travaux (changements de traverses) avant mise en service.



2.8.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : la ligne Roumazières (gare de la ligne Angoulême - Limoges) - Confolens est ouverte en 1887. Elle est prolongée jusqu'à Le Vigeant en 1901. Cette dernière ligne a été défermée.

Les services voyageurs cessent en 1940 sur la ligne Roumazière – Confolens et peu de temps après les services fret cessent à leur tour.

La voie est faiblement utilisée jusqu'en 1985 puis est abandonnée en 1992.

La ligne est déclassée en 2006.

Caractéristiques de la ligne : section de 17 km entre Roumazières et Confolens

Travaux réalisés depuis mise en service : sécurisation de 11 PN en 2000 (51 367,22 €)

2.8.2 Création du service

Porteur du projet : association Chemin de Fer de Charente-Limousine, créée en 1992

Objectifs initiaux : sauvegarde de la voie ferrée, préservation du patrimoine ferroviaire, développement de l'activité en vue de favoriser le tourisme local

Travaux & investissements initiaux : débroussaillage et nettoyage de la voie laissée à l'abandon pendant quelques années

Statut de la ligne : RFN

Année démarrage service : 1999

2.8.3 Situation en 2002

Exploitant service : association Chemin de Fer de Charente-Limousine

Entretien de la ligne : assuré par le Syndicat du pays de Charente-Limousine

Convention RFF : convention tripartite, RFF, Syndicat mixte et association : voie louée à l'association (2 461,37 euros TTC par an)

Caractéristiques de la voie : RFN

Moyens humains/financiers : 2 bénévoles permanents, un emploi jeune administratif pour l'exploitation des vélos-rail, un emploi technique pour l'entretien de la voie ferrée, renforts estivaux de membres de l'association pour l'exploitation

Caractéristiques du service :

- Matériel roulant : 25 vélos-rails, 5 draisines, 1 locotracteur, 2 autorails, 3 wagons
- Période d'ouverture : juillet – août + WE de juin à septembre + à la demande reste de l'année
- Durée de l'activité : 2 H
- Coût du service : de 25 € pour le parcours de 18 km à 41 € pour le parcours de 34 km

Typologie clientèle : 16 000 personnes en 2002 ; 1/3 population locale et régionale, 1/3 touristes français, 1/3 touristes étrangers

Perspectives et projets :

- Réfections des voies (changement de 2500 traverses)
- Referrement de la plate-forme de Confolens à Lessac (5 km au Nord de Confolens, une partie de l'ancienne ligne Confolens – Le Vigeant)
- Circulation d'un train touristique

2.8.4 Situation en 2010

Exploitant service : Chemin de Fer de Charente-Limousine

Entretien de la ligne : assuré par le Syndicat du pays de Charente-Limousine (location de la voie : 3 000 euros TTC par an soit 180 € / km de voie / an)

Caractéristiques de la voie : hors RFN mais toujours propriété de RFF

Moyens humains/financiers :

- **humains** : 1 personne à temps plein toute l'année (secrétaire), + 2 emplois jeunes pendant la saison (2 mois) et les bénévoles
- **financiers** : l'association fonctionne en fonds propres à 99 %
 - recettes par an : vélo-rail et buvette : 90 000 €
 - recettes diverses, cotisations, dons... : 2 000 €
 - emplois et indemnités : 35 à 40 000 €
 - solde de trésorerie : 12 à 15 000 €

Caractéristiques du service :

- **Matériel roulant** : 30 vélos-rail (construction Cerisier) dont 13 affectés à Roumazières, 15 à Confolens et 2 de réserves en gare de Manot, 3 autorails, 1 locomoteur, 2 draisines, 1 MRT équipée débroussailleuse, 1 dodge rail-route, 2 remorques, 1 fourgon, 2 wagons et 1 wagonnet draine ; l'entretien de tout le matériel est assuré par des bénévoles.
- Période d'ouverture, durée du service et coût :
 - De Confolens à Manot – 9 km (18 km A/R) – durée 2h30 – 26 € le vélo-rail pour 5 personnes
 - De Roumazières à Manot – 7,5 km (15 km A/R) – durée 2h15 – 26 € le vélo-rail pour 5 personnes
 - Le parcours de Confolens à Roumazières - 34 km (17 km A/R) – durée 6 h, n'est ouvert qu'en basse saison à partir de septembre – 46 € le vélo-rail pour 5 personnes
 - Mise en place durant l'été 2010 de départs vélo-rail à 20 heures (les jeudis des mois de juillet et août). Parcours réduit de Confolens à Ansac-sur-Vienne puis retour au tarif de 15 € pour 5 personnes.

Fréquentation : 15 000 voyageurs en moyenne par an

Typologie clientèle (âge, origine géographique) :

Population locale, et régionale les excursionnistes et les touristes français et étrangers.

Perspectives et projets :

- **à court terme** :
 - rétrofit complet du parc vélo-rail, avec mise en œuvre des freins sur quatre roues,
 - amélioration globale de la qualité de la prestation,

- montage d'une voie d'évitement et d'une voie desservant la halle marchandise en gare de Manot.
- *à moyen terme* :
 - mise en place d'un train touristique avec mise à niveau de l'infrastructure (autorail Picasso) : pour ce faire, le remplacement de 5000 traverses est nécessaire
 - rachat de la voie ferrée par l'association
 - élaboration et construction d'un atelier d'entretien pour le matériel moteur,
 - Reprise de la voie de Confolens aux carrières de Négrat en phase 1 et jusqu'au village de Lessac en phase 2.

Communication :

Brochure touristique en projet

Objectifs :

Développer et maintenir l'activité et le patrimoine

2.8.5 Contact

Exploitant : **Association Chemin de Fer de Charente Limousine**

Avenue Gambetta – La Gare

16500 Confolens

05 45 71 16 64

[E-mail : velorail16@wanadoo.fr](mailto:velorail16@wanadoo.fr)

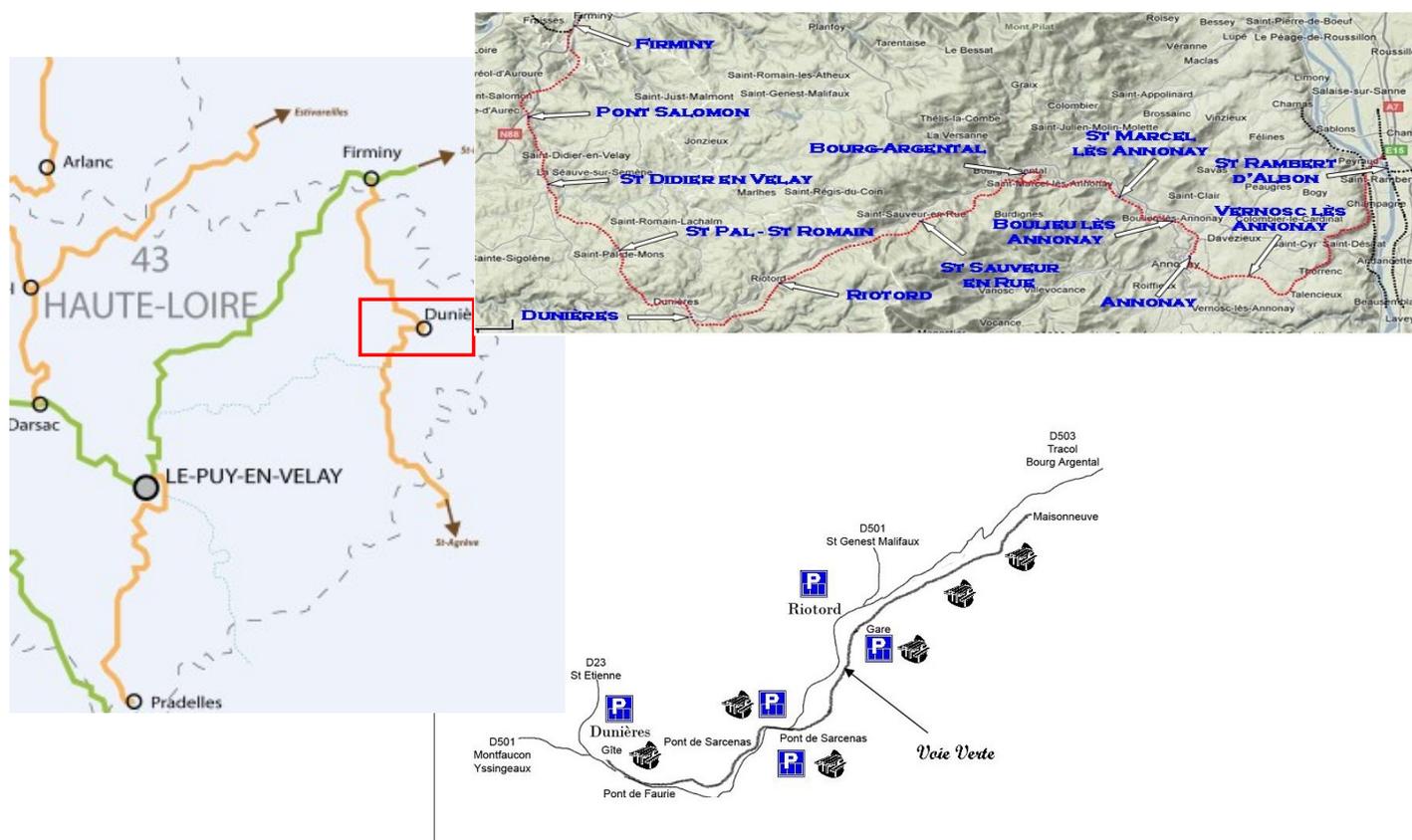
Denis Quentier : Président de l'association

tél. : 06 81 32 68 36

3 Voies vertes

3.1 Voie verte la Tracolline Velay Forez (43)

La voie verte de 9 km, située à 800 m d'altitude entre Dunières et Riotord est gérée par la Communauté de Communes du Pays de Montfaucon (CCPM). Elle s'inscrit dans une démarche de développement durable en incluant les aspects environnementaux, économiques et enfin social puisque l'entretien est assuré à 80 % par une association d'insertion locale. La CCPM prévoit une extension à l'est, vers la Loire pour se connecter au réseau national des voies vertes (du Léman à la Mer ou Via Rhône) et à l'ouest vers Yssingeaux pour se connecter à la voie verte du Velay.



3.1.1 Ligne ferrée

Historique de la voie : ligne Dunières – Annonay – St Rambert d'Albon (ligne 797 000 du RFN). La voie ferrée est désaffectée à priori depuis les années 1960.

3.1.2 Création service

Porteur du projet et aménageur : Communauté de Communes du Pays de Montfaucon

Objectifs initiaux : Développer une activité touristique de loisirs et de pleine nature en milieu rural

Travaux & investissements initiaux : TP, maçonnerie (cerclage de pile du Pont de Faurie) : 1 200 000 € HT (9 km) soit un coût de 130 000 € / km supportés à hauteur de 30 % par la CCPM ; subventionnés par la Région, le Département, l'Europe et l'État.

Voie réalisée par tranches, les premières ne posant pas de problèmes, les dernières nécessitant des acquisitions foncières et travaux sur ouvrages.

Année démarrage service : 2006 à 2007

3.1.3 Situation 2010

Caractéristiques de la voie : La « Tracolline Velay Forez » est longue de 9 km entre Dunières (Gîte) et Riotord (Maisonneuve). Située à 800 m d'altitude, la voie est en enrobé, donc praticable en roller, trottinette ou en fauteuil roulant, vélo ou en VTT. Le parcours est idéal pour les personnes à mobilité réduite. Il est interdit à tous véhicules motorisés et aux cavaliers.

Située à seulement 30 km de Saint-Etienne et d'Annonay, aux confins de la Loire et de l'Ardèche, ce parcours de qualité (bon enrobé) traverse un paysage de moyenne montagne magnifique au pied des Monts du Pilat (Patrimoine industriel, ouvrages d'art, nature).

Le site est en accès libre toute l'année, des espaces de repos et de pique-nique sont aménagés.

Plusieurs points de départ sont possibles : à Dunières, au Viaduc de Sarcenas ou à Riotord.

Possibilités de jonction avec d'autres voies vertes

Pour offrir encore plus de possibilités, des itinéraires bis ont été réalisés. Ainsi on peut emprunter la voie sur l'aller et revenir par un autre chemin. 2 itinéraires sur des chemins de randonnée donc uniquement praticables à pied ou à VTT:

Itinéraire bis de la Voie verte au Mazeaux (9 km)

Itinéraire bis de la Voie Verte au Mazet (16km)

Exploitation : CCPM

Propriétaire de la voie : Sur Dunières, la voie est propriété de la CCPM, sur Riotord, la propriété communale est mise à disposition.

Entretien ligne : La CCPM sous-traite l'entretien, pour un montant de 15 000 € par an.

Débroussaillage et entretien des espaces verts assurés par une association d'insertion de Sainte Sigolène « coup de pouce à l'emploi » (12 000€)

Une entreprise de travaux publics assure le balayage par contrats.

Services ou Produits annexes :

2 points de locations à Dunières et à Riotord

- à Dunières, au gîte de la Voie Verte au départ du parcours : location VTC adulte et enfant
- Chalet de locations (associatif) de VTT, roller... à Riotord au chalet de la Voie Verte, à mi chemin du parcours : location VTC adulte et enfant, location roller, raquettes, bikeboard.

Fréquentation : non mesurée ; clientèle familiale, sportive et personnes à mobilité réduite (personnes âgées et personnes handicapées)

Communication : Prestation effectuée par l'Office de Tourisme de la CCPM

Perspectives : Extensions envisagées de la Voie Verte de part et d'autre du tracé actuel :

- Une extension côté Loire donnant la possibilité de se connecter à moyen terme au réseau national des véloroutes, voies vertes (du Léman à la Mer ou Via Rhône)
- Une extension à l'Ouest vers Yssingaux pour rejoindre la voie verte au nord du Puy

3.1.4 Contact

E-mail : tourisme@paysdemonfaucon.fr

site internet : www.otmontfaucon.fr

3.2 Voie verte en Sumène Artense (15)

La voie verte en Sumène Artense de 12 km de long est un aménagement sécurisé à vocation locale et touristique mise en service en 2002. La Communauté de Communes Sumène Artense a voulu développer un projet touristique original sur son territoire et pour le département du Cantal, permettant la reconversion de la ligne ferroviaire désaffectée. Il s'agissait également de bâtir un projet reliant les différentes sous-entités du territoire de la Communauté de Communes.



3.2.1 *Ligne ferrée*

Historique de la voie : La section utilisée pour le pédalorail est située sur la ligne Bourges – Miécaze via Montluçon, Bort-les-Orgues, longue de 312 km. La ligne a été mise en service de 1861 à 1893, un train express circulait quotidiennement de nuit de Paris à Aurillac.

Fermée aux voyageurs en 1994, la ligne a été déferrée de Bort-les-Orgues à Mauriac.

La section Bort-les-Orgues – Miécaze est longue de 83 km, elle dessert le bassin houiller de Campagnac.

3.2.2 *Création du service*

Porteur du projet : Communauté de Communes Sumène Artense

Objectifs initiaux : Développer un projet touristique original sur le territoire de Sumène Artense et pour le département du Cantal permettant la reconversion de la ligne ferroviaire désaffectée. Il s'agit d'un aménagement à vocation locale et touristique. Il s'agissait également de bâtir un projet reliant les différentes sous-entités du territoire de la Communauté de Communes.

Caractéristiques de la voie: le tronçon de voie verte se situe entre Bassignac et Cheyssac (commune de Vebret, liaison avec la ligne Bort-les-Orgues - Neussargues), sur le tronçon Bort-les-Orgues – Mauriac. La voie verte a, en 2010, une longueur de 12 km, elle est goudronnée.

Présence de points d'eau, aires de pique nique et bancs le long

Travaux et investissements initiaux : la piste a été réalisée selon plusieurs tranches :

	Coût H.T.	Europe	État	Région	CG	Autofinancement
Tranche 1	Prévu 365 000 € Réalisé 369 892 € 100 %		JS 45 734 € 12.36 % FNADT 76 224 € 20.61 % TOTAL 121 959 € 32.97 %	76 500 € 20.68 %	87 658 € 23.70 %	83 775 € 22.65 %
Tranche 2	Prévu 345 000 € Réalisé 380 448 € 100 %	FEDER 77 970 € 20.50 %	DGE 52 030 € 13.68 % FNDS 76 225 € 20.03 % TOTAL 128 225 € 33.71 %		51 750 € 13.60 %	122 473 € 32.19 %
Tranche 3	Prévu 335 000 € Réalisé 384 247 € 100 %		DGE 109 198,20 € 28.42 %	95 430 € 24.84 %	40 250 € 10.47 %	139 369 € 36.27 %
Tranche 4	Prévu 328 625 € 100 %			Prévu 104 000 € 31.65 %	Prévu 82 156 € 25.00 %	Prévu 142 469 € 43.35 %
TOTAL	1 463 213 € 100 %	77 970 € 5.33 %	359 382 € 24.56 %	275 930 € 18.86 %	261 814 € 17.89 %	488 086 € 33.36 %

JS : Jeunesse et Sport

FNADT : Fonds National d'Aménagement et de Développement des Territoires

DGE : Dotation Générale d'Équipement

FNDS : Fonds National pour le Développement du Sport

Le coût d'aménagement est d'environ 1,5 M€, soit un coût kilométrique de 122 k€.

3.2.3 Situation 2010

Entretien de la voie : assuré en régie par les services techniques de la Communauté de Communes Sumène Artense

Contrat : inclus dans la convention d'objectifs entre l'Office de Tourisme de Sumène Artense et la Communauté de Communes

Typologie clientèle (âge, origine géographique) : clientèle familiale toute l'année (locaux) et clientèle estivale familiale, principalement de la région parisienne, des pays de la Loire et de Bretagne. Il n'y a pas de comptage sur la voie.

Services annexes : pôle location de rollers, VTT, trottinettes ouvert en juillet-août, tous les jours, matin et après midi. Propose à la location des vélos, rollers enfants et adultes et des trottinettes. Les tarifs sont dégressifs et

relativement bas : 3 € pour une heure pour un vélo adulte en tarif plein. Chiffre d'affaires : 2500 €/mois, permet de couvrir les frais de personnel.

(Service géré par l'office du tourisme qui emploie le personnel et encaisse les recettes)

Auparavant, connexion avec le train touristique Gentiane Express ; permettait des balades train + vélo

Communication : Site Internet de la communauté de communes, référencement dans le site des Voies vertes, guides d'accueil de l'Office de Tourisme de Sumène Artense, de l'Agence Locale de Tourisme du Grand Pays de Salers, brochure Cantal Tourisme et Comité Régional de Développement Touristique d'Auvergne.

3.2.4 Perspectives

La difficulté actuelle concerne l'exploitation car il est très difficile de dynamiser le projet. La CC réfléchit à rendre l'outil plus performant, en lien avec les associations sportives. De l'évènementiel sportif est envisagé.

Il reste 1 km de voie à réaliser pour arriver à sur le territoire de la communauté de communes du Pays de Mauriac et ainsi envisager de relier la voie verte et l'activité de vélorail. Le Pays de Mauriac vient de lancer une étude pour un éventuel projet. Les 2 communautés espèrent ainsi travailler ensemble.

La tranche prévue dans le cadre du prochain projet de développement est d'un montant prévisionnel de 189 000 € H.T. La CC du Pays de Mauriac a acquis le 1 km supplémentaire de ligne en 2010.

La Communauté de Communes Sumène Artense n'a pas souhaité, en l'état actuel des éléments juridiques et financiers, prendre part au syndicat mixte créé entre les communautés de communes du Pays Gentiane et du Cézallier portant le projet de train touristique.

3.2.5 Contact

Communauté de communes Sumène Artense

Mairie - BP7

15270 Champs-sur-Tarentaine / Marchal

Tel : 04 71 78 72 55

Fax : 04 71 78 76 85

E-mail : ccsa.champs@wanadoo.fr

LA PISTE VERTE DE SUMÈNE ARTENSE

Plan Guide



OFFICE DE TOURISME DE SUMÈNE ARTENSE

BP 7 - 15270 CHAMPS SUR TARENTRINE

Tel : 04.71.76.76.33 - Fax : 04.71.76.76.85

ot.sumene-artense@orange.fr

www.sumene-artense.com



Comme un simple tapis déposé sur une ancienne voie ferrée, la Piste Verte est une invitation à l'errance ou au sport au sein des paysages du Nord Cantal. Au loin, le Sancy, le Fuy Mary, ... Mais au long de la voie, ce sont toutes les images de Sumène Artense qui habillent les 12 kilomètres de parcours.

Une balade accessible et sûre

De Bassignac, on joint Ydes, puis la gare de Saignes, le hameau de Fleurance, et enfin Cheyssac sur la commune de Vebret. Le cheminement est libre, le départ peut se faire de n'importe où, dans le sens que l'on veut...

Les enfants peuvent emmener toute la famille sur ce ruban macadamé aux pentes douces : que ce soit à vélo, en rollers, en trottinettes, ou tout simplement à pied, chacun peut déambuler à son rythme. Cet équipement unique est accessible sur toute sa longueur aux personnes à mobilité réduite (entre les barrières). La Piste Verte croise des routes de plus forte importance, à différents endroits sécurisés rappelant les passages à niveau du temps où les trains ralliaient ici Bort-les-Orgues à Miécaze, près de Mauriac.

Des points d'eau sont installés pour se rafraîchir, des bancs pour une halte réparatrice, le skate park de Ydes est tout proche, pour se défouler !

La piste verte

Le pôle location



À la gare d'Ydes Champagnac, à proximité directe de la piste verte, le pôle location propose à tous, des vélos, rollers et des trottinettes, de différentes tailles (adultes et enfants), fournis avec les équipements de sécurité indispensables : casques, genouillères, coudières, ainsi qu'une petite trousse de réparation.

Le pôle location est ouvert tous les jours, en juillet et en août, de 10h à 12h et de 14h à 18h. Les matériels peuvent être loués pour une heure, une journée ou même une semaine si votre envie est de découvrir tout Sumène Artense, dans un mode de déplacement doux. Les tarifs sont dégressifs en fonction de la durée de location (3€ de l'heure pour un vélo en plein tarif)

Renseignements et inscriptions
au 06.86.61.94.13
ou polelocation@orange.fr

OT
OFFICE DE TOURISME
DE SUMÈNE ARTENSE

Le pôle location est aussi un point d'accueil de l'Office de Tourisme de Sumène Artense où vous trouverez tous les renseignements et documentations pour agrémenter votre séjour d'activités ludiques et culturelles, de repas issus de notre terroir, de découvertes des richesses de Sumène Artense



Quelques conseils

- Sur la piste verte, peuvent cohabiter piétons, cyclistes et pratiquants du roller, de la trottinette. Le roller, les cyclistes ou les trottinettes se déplacent entre 8 et 15 km/h, alors attention aux piétons, qui marchent trois fois moins vite.
- Veillez à bien mettre les équipements de protection, notamment en rollers : 9 accidents sur 10 sont dus à une chute et touchent principalement coudes, poignets et genoux...
- À savoir ou à vérifier : votre assurance responsabilité civile (comprise dans l'assurance multirisque habitation) comprend-elle les dommages que vous pourriez causer ?

La rando, en Sumène Artense, c'est aussi...

Les chemins de Sumène Artense, guide de 66 pages, présente l'ensemble des itinéraires existant sur le territoire : 25 sentiers pédestres, 10 sentiers VTT ou VTC et un Tour de Pays.

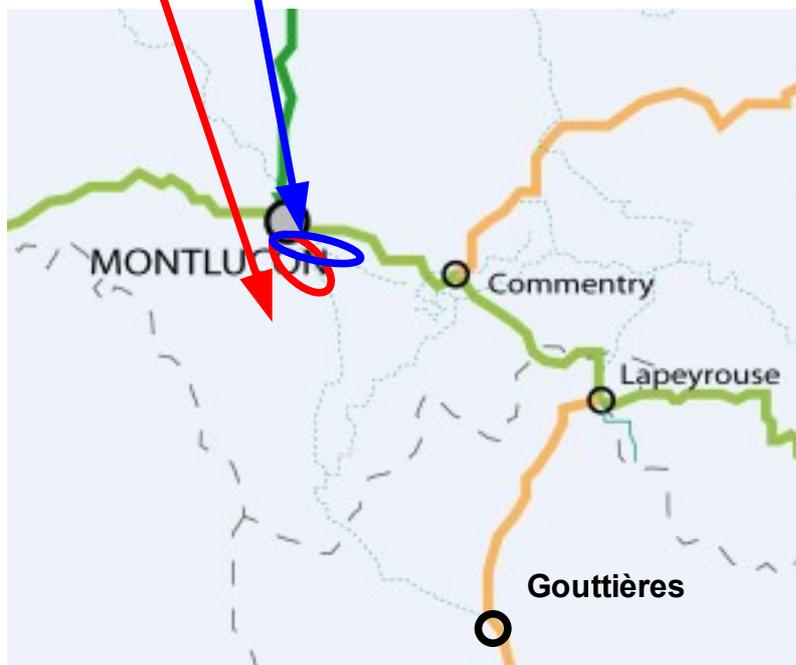
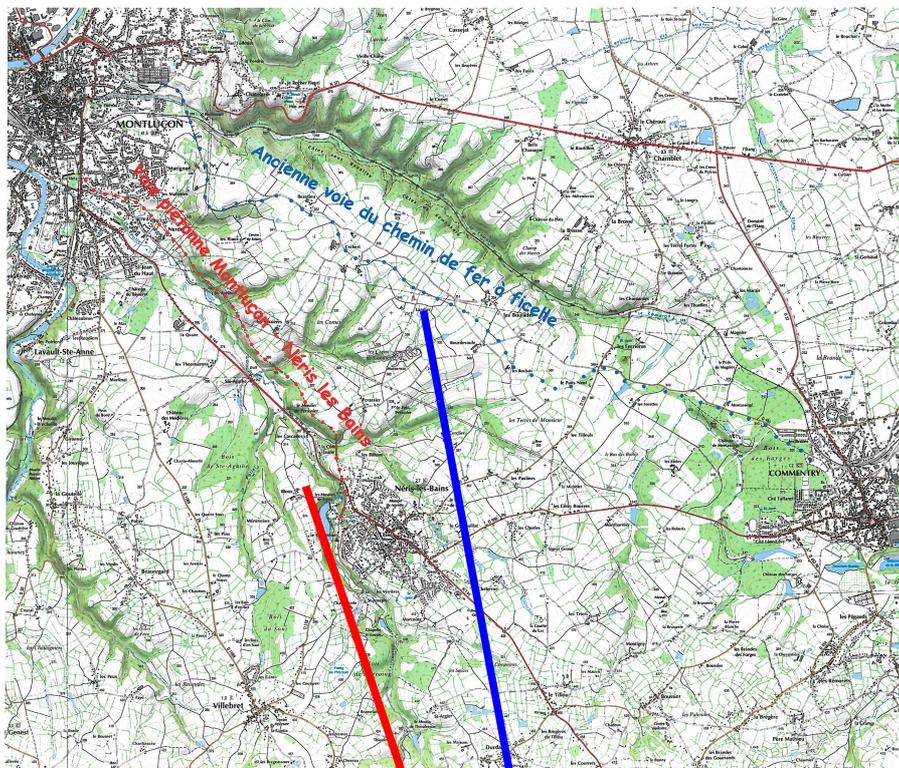
Chaque itinéraire contient les informations pratiques nécessaires pour vous permettre de goûter sans souci aux joies de la randonnée : descriptif pas à pas, dénivelé, difficulté, couleur de balisage, passages dangereux... et aussi patrimoine visible à proximité ou votre curiosité.

Le topoguide est disponible dans les points de l'Office de Tourisme de Sumène Artense (Champs-sur-Tarentaine, Ydes, Saignes), au point info de Champagnac (Mauriac). Il est en vente au prix de 5 €.



3.3 Voie verte Montluçon – Nérès-les-Bains (03)

Une voie verte aménagée dans la fin des années 1970 relie Montluçon à la station thermale de Nérès-les-Bains, sur l'emprise de l'ancienne ligne ferrée. D'une longueur de 6 km, cette voie verte a une vocation locale (non reliée à d'autres réseaux).



3.3.1 *Ligne ferrée*

Historique de la voie : la voie verte actuelle est située sur une section de la ligne Montluçon – Gouttières par Nérès, mise en service en 1931, desservant outre la station thermale de Nérès (également mise en service en 1931) et le bassin houiller de Gouttières.

La ligne a été exploitée par la PO jusqu'en 1938. 3 trains voyageurs circulaient dans chaque sens, quelques wagons fret par jour et quelques trains mixtes. La SNCF reprend l'exploitation de 1938 à 1972. La ligne est fermée aux services voyageurs en 1939, puis rouverte de 1946 à 1957. Les services fret cessent en 1969. La ligne est déclassée en 1972 et déferrée, les terrains et gares sont vendus.

Le chemin de fer à ficelle est un des tout premiers chemins de fer français : il a été mis en service en 1846. Il était destiné au transport de charbon entre Montluçon et Commentry. Il a été prolongé en 1878 de Commentry à Montvicq. Sur cette ligne circulaient, à l'apogée du bassin minier (600 000 tonnes par an), un train tous les ¼ d'heure. Les services cessèrent en 1940.

3.3.2 *Création du service*

La commune de Montluçon achète de 1976 à 1977 l'ancienne plate-forme avec ses OA, de Montluçon à Nérès, pour créer une « allée piétonne ». La commune de Nérès, déjà propriétaire de la gare depuis 1974, achète en 1977 la plate-forme située sur son territoire (jusqu'à la gare), à l'exception du viaduc de Pérassier.

Le projet d'aménagement a été reconnu d'utilité publique en 1975.

Les travaux d'aménagement et de sécurité, ainsi que l'aménagement d'un parking à Montluçon ont été réalisés de 1978 à 1980.

Caractéristiques de la voie : L'allée piétonne a une longueur de 6,04 km. Elle est réservée au cheminement des piétons, des cavaliers et des véhicules d'entretien. Elle compte 3 viaducs, son revêtement est un sol stabilisé roulant.

3.3.3 *Situation 2010*

Entretien de la voie verte : assuré en régie par la commune de Nérès pour la partie sur sa commune

Services annexes : bancs, poubelles, parkings

Produits annexes : boucles VTT et circuits randonnée au départ de la voie verte

Communication : -

3.3.4 *Perspectives*

Voie verte sur l'ancien tracé du chemin de fer à ficelle

3.3.5 *Contact*

Mairie de Nérès – Services Techniques

M. PANNINI : 04 70 03 79 86

Email : neris-les-bains@wanadoo.fr

3.4 Voie verte des Gaves (65)

Le Syndicat Mixte pour le développement rural de l'arrondissement d'Argelès-Gazost, regroupant 89 communes des Vallées des Gaves a aménagé en 2000 une voie verte de 17 km sur l'ancienne voie ferrée de la ligne Lourdes – Pierrefitte (12 communes traversées). La voie initiale a été élargie, prolongée et est équipée pour accueillir des publics handicapés, ces aménagements ont permis d'obtenir le label Tourisme et Handicap pour quatre déficiences (moteur, mental, auditif et visuel). Des projets d'extension existent encore à travers le département.

Carte de situation :

De Lourdes à Pierrefitte-Nestalas dans le département des Hautes-Pyrénées – Région Midi-Pyrénées



3.4.1 Ligne ferrée

Historique de la voie :

La ligne Lourdes – Pierrefittes – Nestalas (17 km) est construite par la Compagnie des Chemins de fer du Midi

et ouverte le 26 juin 1891. Elle sera fermée aux voyageurs par la SNCF en 1970 avant de l'être au trafic des marchandises en 1992.

3.4.2 *Création du service*

Porteur du projet : Syndicat mixte pour le développement rural de l'arrondissement d'Argelès-Gazost (89 communes dont les 12 riveraines de la ligne)

Objectifs :

- Développer l'attractivité et promouvant les richesses naturelles, culturelles et touristiques des territoires ruraux autant pour la population locale que pour les touristes,
- Promouvoir un tourisme de nature doux et non polluant,
- S'insérer dans une dynamique vaste à l'échelle régionale, nationale et européenne,
- Promouvoir un transport durable en aménageant un axe de circulation douce facteur de santé publique,
- Contribuer au développement économique du territoire : création d'activités et d'emplois autour de la Voie Verte des Gaves et de développement des services aux touristes et à la population liés à l'utilisation de la voie.

Travaux & investissements initiaux : 1 000 000 euros : achat de la voie ferrée (160 000 €) ; travaux et équipements (800 000 €) ; signalétique touristique (40 000 €)

Piste cyclable plate de 2,5 m de large, goudronnée, entre Lourdes et Pierrefitte-Nestalas ; inaugurée en juillet 2000

3.4.3 *Situation en 2002*

Propriétaire et gestionnaire :

Syndicat Mixte pour le Développement Rural de l'Arrondissement d'Argelès-Gazost

Entretien de la voie verte : Sous-traité

Caractéristiques de la voie : les 17 km initiaux avec bas-côtés pour les piétons (bande latérale de 1 m)

Typologie clientèle : pas de comptages

Communication : 1 chef de projet

Perspectives et projets : Améliorations techniques (partie latérale droite), extension du parcours jusqu'à Cauterets (7 km et 450 m de dénivelé)

3.4.4 *Situation en 2010*

Propriétaire et gestionnaire : Syndicat Mixte pour le Développement Rural de l'Arrondissement d'Argelès-Gazost. Fonctionne en autofinancement avec une contribution annuelle de Lourdes, de 3 Syndicats Intercommunal à Vocations Multiples, d' 1 Syndicat Mixte et d' 1 Communauté des Communes.

Entretien de la voie verte : sous-traité à une Brigade Verte en chantier d'insertion (coût : entre 15 000 et 20 000 € /an, chantier insertion)

Caractéristiques de la voie : enrobé central et bande piétonne latérale de part et d'autre ; les 17 km initiaux prolongés sur 1 km par la commune de Lourdes et sur 7 km jusqu'à Cauterets (aménagement réalisé par la Communauté de Communes de la vallée de Saint-Savin en 2005, destiné aux marcheurs ou aux VTT du fait des forts pourcentages et du revêtement gravillonné).

Liaison jusqu'à Tarbes par le Chemin Vert (18,5 km d'itinéraire balisé utilisant des sentiers naturels ou des routes).

Aménagement d'aires de pique-nique le long de la voie ; renouvellement de la signalétique touristique pour l'accessibilité à tous les handicaps (textes en braille, borne sonore pour le message d'accueil...).

La Voie Verte des Gaves est reliée au réseau de sentiers du Lavedan (Berges du Gave...), et au réseau de sentiers VVT et cyclo du Pays des Vallées des Gaves.

Typologie clientèle : Population locale, les excursionnistes et les touristes français et étrangers : familles, seniors, sportifs, personnes à mobilité réduite et les scolaires.

Mode de déplacement : à pied, à vélo, en rollers, en courant, en ski à roulettes, fauteuil roulant et handbike.

Pas de comptages mais une estimation en 2010 (environ 150 000 personnes par an, avec une forte fréquentation en été).

Communication :

- Labellisé Tourisme et Handicap : moteur, mental, auditif depuis 2005 et depuis septembre 2010 visuel par la commission nationale du label (signalétique en braille, bornes sonores d'information).
- Brochure touristique.
- Brochure sur la faune et la flore de la Voie Verte dans le cadre d'une démarche d'entretien « alternatif » : réduction des produits phytosanitaires, entretien différencié par zones...
- Affiliation à l' Association Française de Développement des Véloroutes et Voies Vertes et à l'Association Européenne des Voies Vertes : récompensée par le 1er prix dans la catégorie « Développement Durable et Tourisme » au niveau Français et le 2ème prix au niveau Européen par cette association.
- Parution dans le Recueil 2011-2012 de belles pratiques et de bons usages en matière d'accessibilité de la cité (Ministère de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement).

Perspectives et projets :

- Relier Lourdes à Saint-Pé-de-Bigorre.
- Participation aux réflexions menées au niveau du département pour la création d'un schéma département cyclable et d'un schéma départemental voie verte. Dans ce cadre, il est envisagé de relier Tarbes à Lourdes par une voie verte sur une route nationale déclassée.

3.4.5 Contact

Emmanuelle Bégué

Directrice

Syndicat Mixte pour le Développement Rural de l'arrondissement d'Argelès-Gazost

4 rue Michelet

65100 LOURDES

05 62 42 64 98

www.valleesdesgaves.com

contact@smdra.fr

4 Autres activités autour du secteur ferroviaire

4.1 Événement Festirail (03)

L'association AAATV Montluçon-Auvergne a été créée récemment pour pérenniser l'organisation du Festirail Montluçon, journées annuelles (en général, le 3^{ème} WE de juin) de rassemblement d'associations de passionnés du rail et de présentation de matériels ferroviaires, organisées sur le site de la rotonde ferroviaire de Montluçon.

L'association AAATV Montluçon-Auvergne a été créée en 2009.

Elle a plusieurs buts :

- pérenniser l'organisation du Festirail Montluçon,
- mettre en valeur le site du dépôt de Montluçon (inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques),
- valoriser le patrimoine ferroviaire remarquable du Nord de l'Auvergne (notamment la section Montluçon – Gannat et ses nombreux et célèbres ouvrages d'art métalliques),
- travailler à la réouverture à des fins touristiques de la section Montluçon – Evaux de la ligne Montluçon–Ussel.

Le « Festirail Montluçon » est une manifestation (sur deux journées consécutives, depuis l'édition 2012) de découverte des matériels ferroviaires les plus divers et des plus anciens (trains vapeur) au plus modernes (présentation d'éléments TER, de locomotives diesels et électriques) et du patrimoine ferroviaire (bâti...), organisée sur le site du dépôt de Montluçon. Cette manifestation à fréquence annuelle existe depuis 2008 et rassemble chaque année plusieurs milliers de visiteurs (7 000 personnes en 2012).

Cette manifestation est l'occasion de regrouper plusieurs dizaines d'associations et de présenter de nombreux matériels (dont des locomotives à vapeur), des autorails et d'autres matériels roulants.

Contact

AAATV Montluçon-Auvergne

M. ARCHANY

Tel : 06 81 48 89 86

Siège de l'association :

AAATV Montluçon Auvergne

Maison des associations Boris Vian

Rue des Faucheroux

03100 Montluçon

Contact : aatv-montlucon@orange.fr



**CETE
Méditerranée**

**Département Conception et Exploitation
Durables des Infrastructures
Service des Transports Interurbains
Pôle Activités des Milles – Av.A. Einstein
CS 70499 – 13593 Aix-en-Provence Cedex 3
Tél. : 04 42 24 77 35**



MINISTÈRE
DE L'ÉGALITÉ
DES TERRITOIRES
ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE
DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT
DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE