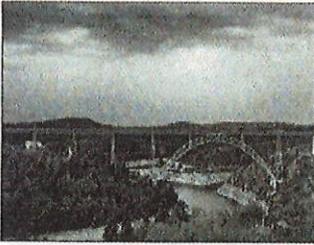


DOUZE JOURS À BORD DES TRAINS D'Auvergne ET DU LIMOUSIN



SÉRIE FERROVIAIRE. Un patrimoine exceptionnel. Certaines des plus belles lignes ferroviaires de France traversent le Massif central. Il existe de nombreux trains touristiques, mais les TER et autres trains du quotidien invitent aussi au voyage : gorges sauvages, viaducs vertigineux, voies uniques se frayant un passage à travers les branches, petites gares au charme rétro... Ces spectaculaires réseaux de l'Auvergne et du Limousin racontent aussi une histoire héroïque. Entre 1860 et 1910, Les prouesses techniques et les chantiers parfois meurtriers ont permis de désenclaver les hauts plateaux et les vallées perdues. Le mouvement s'est ensuite inversé. Les percées du rail se referment. L'entretien de l'infrastructure est jugé exorbitant. Des lignes sont suspendues, d'autres sont menacées. Le train va-t-il contourner le Massif central ? ■



SPORT
Handball
Estivités
tourisme
ARTISANAT
DANSE
Week-end
OLYMPIQUE
Fête

RAIL QUE VAILLE (1/12) ■ Avant d'entamer un tour ferroviaire du Massif central, pèlerinage au viaduc des Fades

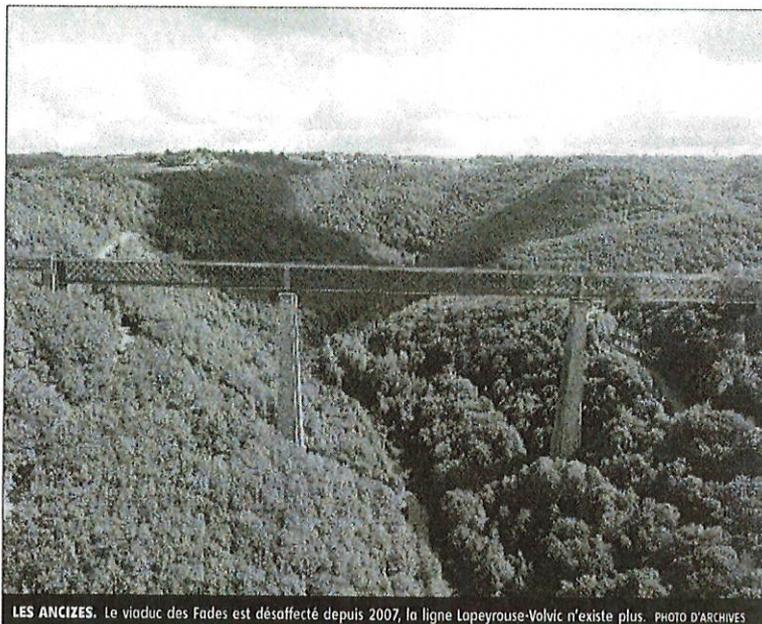
La fierté des Combrailles à la ferraille

Pour les Combrailles, 2007 fut une année noire. Le train les a quittées. Deux lignes ont été fermées : Montluçon-Ussel et Lapeyrouse-Volvic.

Julien Ropugno
julien.ropugno@centrefrance.com

Deux des plus beaux ouvrages d'art du Massif central, le viaduc de la Tardes près d'Évaux-les-Bains (Creuse) et celui des Fades, qui enjambe la Sioule aux Ancizes (Puy-de-Dôme), sont passés au rayon des antiquités en 2007. À qui le tour ? Avant d'entamer un voyage sur les lignes du Massif central, la visite au viaduc des Fades s'est imposée comme un pèlerinage : « Ces viaducs métalliques témoignent d'une époque où le génie civil français était la référence mondiale », rappelle Paul Dufal.

Il a été le plus haut viaduc du monde



LES ANCIZES. Le viaduc des Fades est désaffecté depuis 2007, la ligne Lapeyrouse-Volvic n'existe plus. PHOTO D'ARCHIVES

te exposition est en projet. Elle pourrait s'installer dans l'hôtel abandonné et constituer les prémices d'un musée. Paul Dufal n'est pas avare d'images de la grande époque. Cet hôtel construit un peu de brique et de broc « attirait des gens de partout. On venait faire la noce aux Fades ». En quittant les gorges de la Sioule, on passe devant les usines flambant neuf d'Aubert et Duval près des Ancizes.

La présence dans les Combrailles de ce spécialiste de classe mondiale des aciers spéciaux (et désormais du titane) a suivi de peu la construction du viaduc. Sioule et Patrimoine espère que l'importance stratégique de cette industrie appuie en faveur de la réouverture de la ligne.

Bizarrement, le viaduc a bénéficié d'un début de coup de peinture. Mais comment justifier une telle dépense aujourd'hui ? Réponse d'un agriculteur, dans une réunion publique : « Il n'y a pas de train qui passe sous la Tour Eiffel et pourtant on la repeint régulièrement ». ■

Contact. <http://viaduc.fades.free.fr>

le viaduc des Fades ne tombe dans l'oubli sans rouvrir la ligne ? Deux jambes interminables plantées dans de vertes gorges et surmontées d'un treillis d'acier. Le viaduc des Fades a toujours, malgré le poids des ans, une silhouette impeccable.

Au sommet des piles, qui seraient toujours les plus hautes constructions du monde en

Pierre de taille - « Ils ont hissé des blocs de pierre de lave de deux mètres cinquante » - s'émerveille encore Paul Dufal, les rails surplombent la Sioule de près de cent mètres. La rigueur de l'ancien ingénieur domine la foi militante chez le retraité de Saint-Gervais d'Auvergne : « Quand la ligne a fermé, il n'y avait plus grand monde qui l'empruntait ». Autrefois, le che-

min de fer amenait des baigneurs à la halte des Fades. Sur les pentes, deux anciens hôtels émergent dans la frondaison. L'un est à l'abandon, l'autre a été rénové en chambres d'hôtes par un Hollandais tombé sous le charme du site. En 2009, Sioule et Patrimoine avait réussi un joli coup en réunissant des centaines de personnes pour le centenaire du viaduc. Une importan-

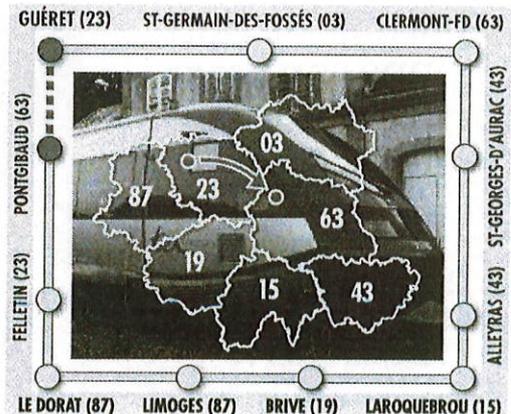
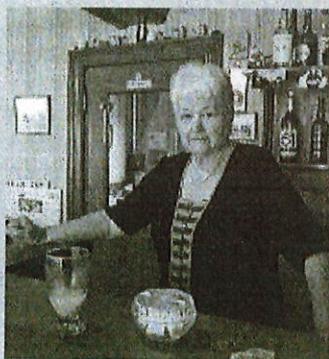
Sur le Web

Retrouvez l'intégralité de ce carnet de voyage ferroviaire en Auvergne et en Limousin : dossier carnet de rail.

www.lamontagne.fr

Marie-Antoinette règne sur l'Univers

PONTGIBAUD. En face de la gare de Pontgibaud, qui est un peu à la campagne, il y a l'hôtel de l'Univers. À 10 heures du matin, il n'y a pas trop de monde dans l'Univers. L'établissement est né en 1881 avec la gare. Au vu de l'activité ferroviaire actuelle, c'est déjà bien qu'il tienne encore le coup. Le bâtiment de la gare est fermé, mais Marie-Antoinette Courtadon est toujours là. Sa cuisine fut vraisemblablement un but de voyage. Sur le mur, des articles témoignent de l'affection toute particulière du journaliste Laurent Bignolas qui venait s'y requinquer après avoir taquiné les truites de la Sioule. ■



QUAND LES TRAINS DE NEIGE EMMENAIENT LES LIMOUSINS AU MONT-DORE



USAGERS. Des arguments pour la réouverture. Le collectif de défense de la ligne Limoges-Ussel-Clermont espère que l'important pôle d'enseignement supérieur de la haute Corrèze autour d'Égletons, Neuvic et Meymac, fera pencher la balance vers une réouverture rapide. André Tartière et Lucien Roche évoquent la grande époque : « Une vingtaine d'années auparavant, il y avait les trains de neige qui permettaient aux skieurs de faire l'aller et retour entre Limoges ou Brive et le Mont-Dore dans la journée. Ces trains étaient bondés. Les horaires ont été modifiés et les skieurs limousins ont été détournés vers Le Lioran ». Lucien Roche signale au passage : « Quand la ligne a été fermée pour travaux côté Auvergne, 60 à 80 camions par jour ont été mis sur la route, afin d'acheminer l'eau minérale du Mont-Dore. » ■



Estivités

ARTISANAT NATURE

tourisme

Handunnee

La Haute Corrèze

Le Mont-Dore

Le Puy-de-Dôme

La Haute-Vienne

Le Limousin

RAIL QUE VAILLE (2/12) ■ Depuis le 5 juillet, les relations ferroviaires entre Clermont et le Limousin sont rompues

Voyage sans retour pour le Ventadour

Vingt-deux kilomètres de voies vétustes et Ussel n'est plus reliée à Clermont-Ferrand. Début juillet, le train Ventadour et la gare d'Eygurande-Merlines (Corrèze) ont fait leurs adieux.

Julien Rapegno

julien.rapegno@centrefrance.com

« Il y a vingt ans, on fermait des lignes parce qu'il n'y avait pas de voyageurs, aujourd'hui c'est à cause de l'état de la voie », constate Grégory Moser, un jeune cheminot en vacances croisé à la gare d'Eygurande-Merlines. Vingt-deux kilomètres de voies entre Laqueuille (Puy-de-Dôme) et Eygurande-Merlines sont suspendus pour cause de vétusté depuis le 5 juillet. Les lignes Clermont-Ferrand/Limoges et Clermont-Ferrand/Brive seront assurées en partie par un service d'autocars. La liaison en train Intercités Clermont-Ferrand/Bordeaux du week-end, survivance du train Ventadour entre Bordeaux et Lyon par Brive, a également poussé son dernier soupir.

Un nœud ferroviaire historique

Fin juin, des voyageurs du TER Clermont-Ferrand/Brive ne soupçonnaient pas qu'il s'agissait peut-être des dernières circulations sur cet axe. Alors que des passionnés de ferroviaire ont fait parfois des centaines de kilomètres pour effectuer ce



GARE D'EYGURANDE-MERLINES. Le train Intercités Ventadour entre Clermont-Ferrand et Bordeaux par Ussel et Brive ne circulait plus que les week-ends. AGENCE D'USSEL

« dernier voyage ». Claude Ponge est venu des Sables-d'Olonne. « Je reconnais que ça fait un peu fossoyeur », plaisante-t-il. « J'ai fait l'un des derniers trajets sur Avallon-Autun, le train était bondé », assure ce passionné tout vêtu de noir. La gare d'Eygurande-Merlines régale d'autant plus les fans du rail qu'elle a conservé un poste d'aiguillage à commandes mécaniques et des carrés de signalisation.

Merlines fut un grand nœud ferroviaire. Jusqu'en 1950, elle se trouvait sur la grande radiale Paris-Bézières créée par la compagnie du P-O (Paris à Orléans). Patrice Seuniac, ancien maire et féru d'histoire, décrit Merlines comme « un village du Far West ». Ce petit coin de haute Corrèze a connu un essor fulgurant et un bon siècle de prospérité grâce au chemin de fer. « Il y a quelques décennies, tous les pas-de-porte de l'avenue de la

gare étaient occupés par des commerces », poursuit Patrice Seuniac.

La fermeture de la gare va-t-elle porter l'estocade ? Le bourg de Merlines, qui a décliné doucement, a développé une forte résilience. Dès que l'on quitte la gare d'Eygurande-Merlines en direction d'Ussel, le ballast semble avoir été posé la veille, le TER accélère pour atteindre une vitesse de croisière tout à fait honorable. « Cinquante millions

d'investissements sur la voie ont été concédés, et il y en a eu autant côté Auvergne, au-delà de Laqueuille », rappelle Michel Ponchut. Le conseiller général d'Eymoutiers (Haute-Vienne) fraternise avec les usagers corréziens au sein du collectif de défense de la ligne Limoges/Ussel/Clermont-Ferrand.

Une jonction en autocar entre Ussel et Laqueuille

Les usagers de la haute Corrèze pratiquent depuis quelques mois le déplacement multimodal. Le train de Limoges du matin s'arrête à Eymoutiers. Pour poursuivre vers Ussel, il faut demander un taxi la veille. Désormais, il faut descendre du train à Ussel, monter dans un autocar, pour reprendre le train à Laqueuille. Certains autocars poursuivent jusqu'à Clermont. « Ce sera dissuasif », sont convaincus André Tartière et son collègue Lucien Roche, deux retraités de la SNCF : « Les voyageurs qui sont sur un train alimentent les autres trains. S'il n'y a plus de voyageurs sur Brive et Limoges, la ligne Clermont-Ferrand/Le Mont-Dore sera menacée à son tour. » ■

Sur le Web

Retrouvez l'intégralité de ce carnet de voyage ferroviaire en Auvergne et en Limousin : dossier carnet de rail.

www.lamontagne.fr

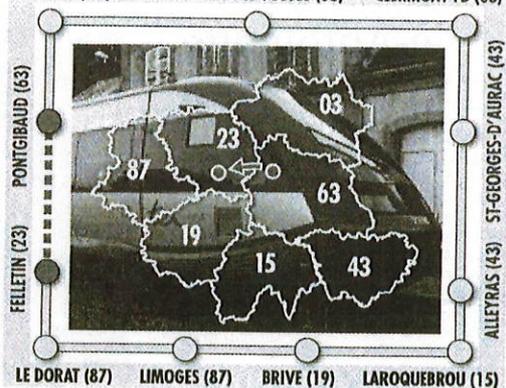
Le barrage de Bort a stoppé son essor

EYGURANDE-MERLINES. Patrice Seuniac (notre photo) évoque la grande époque de la vapeur : « La vie du bourg était calée sur les horaires des trains. Quand il y avait une correspondance pour Paris, l'avenue était noire de monde. Cette expansion a généré beaucoup de brassage. On a eu des Russes blancs et des gens de toute l'Europe qui sont venus s'installer ici. En 1917, certains autochtones ont vu des Noirs pour la première fois : des soldats américains, qui ont joué du jazz dans les bistrots. »

L'essor a bénéficié à l'agriculture : les bovins de haute Corrèze étaient exportés en train. Certaines familles auraient fait « de jolles petites fortunes ». Le début du déclin, c'est 1952, ce qui correspond à la fermeture de la ligne vers Neussargues et Bézières. Elle a été coupée par la mise en eau du barrage de Bort-le-Orgues. ■



GUÉRET (23) ST-GERMAIN-DES-FOSSÉS (03) CLERMONT-FD (63)



ARTISTES ET ARTISANS REDONNENT VIE AU QUARTIER DE LA GARE



FELLETIN. Drôles de Michelines. Mélanie Leduc anime l'association Les Michelines, à Felletin. Ce n'est pas un club de passionnés d'autorail mais un atelier qui pratique la sérigraphie dans un cadre artistique et artisanal. Les Michelines sont installées en face de la gare de Felletin. Depuis une dizaine d'années, le quartier a vu naître une petite zone d'activité spontanée. Des anciens ateliers ont rouvert avec de jeunes artisans spécialisés dans le design, la brasserie ou la charpenterie... Une association, Quartier Rouge, accompagne ce renouveau à la fois économique et culturel. Un grand projet fédère les énergies : le bâtiment des voyageurs doit se transformer en Drainsine express, un restaurant qui sera également une salle d'expos et de concerts (<http://www.quartierrouge.org>). ■



Estivités

SPORT Spectacles HANDBALL

ARTISANAT Cuisine tourisme OLKLOFF Fête

RAIL QUE VAILLE (3/12) ■ Felletin (Creuse) est un cul-de-sac ferroviaire, relié à Limoges par un train TER par jour

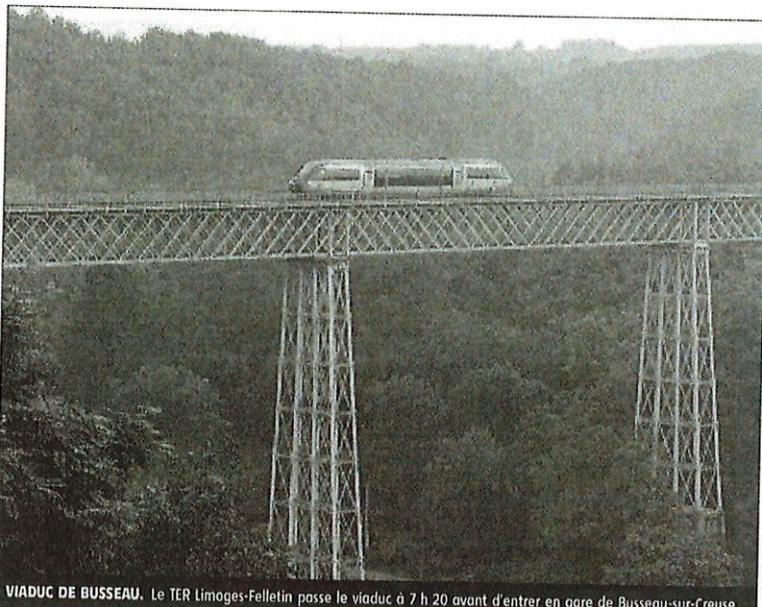
Donnez-nous notre train quotidien

La petite ligne de Felletin suit la vallée de la Creuse et l'enjambe majestueusement à Busseau. Elle ne tient plus qu'à un fil (de fer).

Julien Rupeyno
julien.rupeyno@centrefrance.com

« La particularité de cette ligne, explique Julien, le mécano, c'est qu'il n'y a aucune possibilité de faire se croiser deux trains entre l'embranchement de Busseau-sur-Creuse et Felletin. » Concrètement, une fois qu'un train est engagé dans ces trente-cinq kilomètres en impasse, il faut attendre qu'il en ressorte. Ce qui restreint les possibilités de densifier le trafic. Mais un seul train par jour, ça limite aussi l'attrait pour les trajets domicile travail.

Quelques secondes de grand spectacle sur le viaduc



VIADUC DE BUSSEAU. Le TER Limoges-Felletin passe le viaduc à 7 h 20 avant d'entrer en gare de Busseau-sur-Creuse.

ses 150 ans cette année. À Guéret, le Felletin-Limoges vient renforcer le service de la ligne 10 du TER.

Les abonnés guéretois veulent gagner cinq minutes

Les abonnés guéretois qui travaillent à Limoges ont leurs petites habitudes. Ils prennent place en mode « salon ». Pierre, qui est monté à Busseau, Marc, Christine et Herbert travaillent dans le public ; Frédéric est clerc de notaire. Après les plaisanteries d'usage, les abonnés attaquent une véritable réunion syndicale. L'objectif ultime et poursuivi depuis des années par les Guéretois : regagner les cinq minutes perdues depuis l'époque du TurboTrain.

Guéret-Limoges se fait au mieux en une heure. « À première vue, ça peut apparaître dérisoire, mais dix minutes chaque jour, à l'échelle d'une année, ça fait beaucoup de temps perdu », insiste Marc Dupuy, porte-parole des abonnés. ■

Anniversaire. Le viaduc de Busseau-sur-Creuse sera en fête le dimanche 23 août pour son 150^e anniversaire. Renseignements à l'Office de tourisme d'Ahun 05.55.62.55.93.

Sur le Web

Retrouvez l'intégralité de ce carnet de voyage ferroviaire en Auvergne et en Limousin : dossier « Carnet de rail ».

www.lamontagne.fr

La rame du X72500 a passé la nuit bien sagement devant la gare fermée. Sur le quai, Philippe, le chef de train, appelle Busseau : le faisceau est dégagé. Nul convoi pirate ne s'est subrepticement engagé sur la voie durant la nuit. 6 h 46, c'est le départ. Florence, qui habite à quinze kilomètres au sud de Felletin, va travailler à Guéret, à soixante kilomètres : « En voitu-

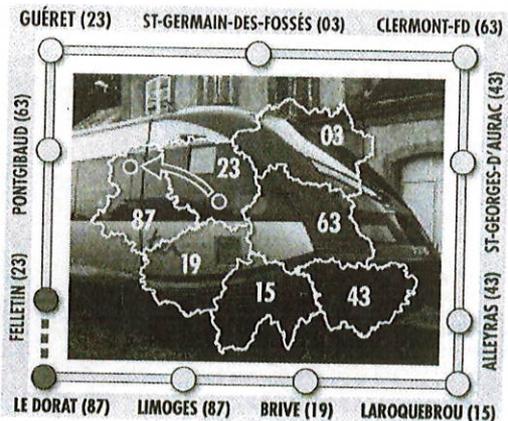
re, ce ne serait pas possible. Mon médecin me l'interdit et au prix du gazole, je ne m'en sortira pas. » Bizarrement, le matin, un autocar TER part presque simultanément de la gare de Felletin pour Limoges (via Bourganneuf). En temps de trajet, c'est très similaire : un peu moins de deux heures. Les abonnés du sud de la Creuse savent que leur train quotidien est en sursis.

« Ce n'est pas une ligne qui revient particulièrement cher », assure Gilles Pallier, vice-président du Conseil régional en charge des transports. L'élu admet en revanche que lorsqu'il faudra refaire la voie, la facture risque d'être dissuasive. Gilles Pallier est aubussonnais. Mais qu'advient-il quand les TER du Limousin changeront de « patron » ? La gare de Busseau-sur-Cre-

se, près d'Ahun, marque donc la jonction avec la ligne Saint-Sulpice-Laurière-Montluçon (tronçon de l'axe Bordeaux-Lyon). Le trajet s'offre alors quelques secondes de grand spectacle au-dessus de la Creuse : le viaduc de Busseau, construit par l'ingénieur du PO Wilhelm Nordling, surplombe la Creuse de 57 mètres. Ses piles métalliques étaient audacieuses pour l'époque. Le viaduc de Busseau fête

Saint-Sébastien station touristique

CREUSE. Sur la ligne Paris-Limoges, Saint-Sébastien était la gare des peintres qui allaient poser leur chevalet à Crozant et dans la vallée de la Creuse. Cette petite gare a perdu ses relations directes avec Paris mais un comité d'usagers, le Codegass, se bat depuis vingt ans pour conserver un guichet et des dessertes. Cette pugnacité paye. Afin de soutenir la fréquentation de la gare, le Codegass s'est fait... opérateur touristique. Il a tracé et entretient un réseau de chemins de randonnée autour de Saint-Sébastien. Mieux : le président et sa mère ont dédié une dépendance de la ferme familiale à un écomusée. Ce petit site sympathique baptisé Klepsydra fait bien sûr une large place à l'histoire ferroviaire. ■



LA GARE DE SAINT-SULPICE-LAURIÈRE VA FÊTER SES 150 ANS



HAUTE-VIENNE. Un nœud ferroviaire qui veut séduire. La gare de Saint-Sulpice-Laurière, nœud ferroviaire limousin, a son totem. Ou plutôt douze : des ginkgos biloba qui l'accompagnent depuis sa naissance, il y a 150 ans. Cette plantation est classée. Les ginkgos proviennent d'un don du frère de l'empereur du Japon au constructeur de la gare, M. de Leffe. Si la parure d'automne des ginkgos est sublime, l'odeur de leurs fruits est moins engageante. On n'en fera pas des clafoutis pour le 150^e anniversaire de la gare, qui se trame pour l'automne. Pour le maire, Jean-Michel Peyot, c'est l'occasion de faire un peu de réclame pour sa commune : « On peut être dans le centre de Limoges en vingt minutes et l'immobilier est très abordable. » L'air est pur dans les monts d'Ambazac. En dépit des fruits du ginkgo, ça sent meilleur qu'au bord d'une autoroute. ■



Estivités

SPORT | CHIFFRES | HANDICAP | ANIMATIONS | TOURISME | FÊTES

RAIL QUE VAILLE (4/12) ■ A la gare des Bénédictins, il faut savoir prendre son temps, car le buffet est réputé

Pas d'Eurostar, mais une gare superstar

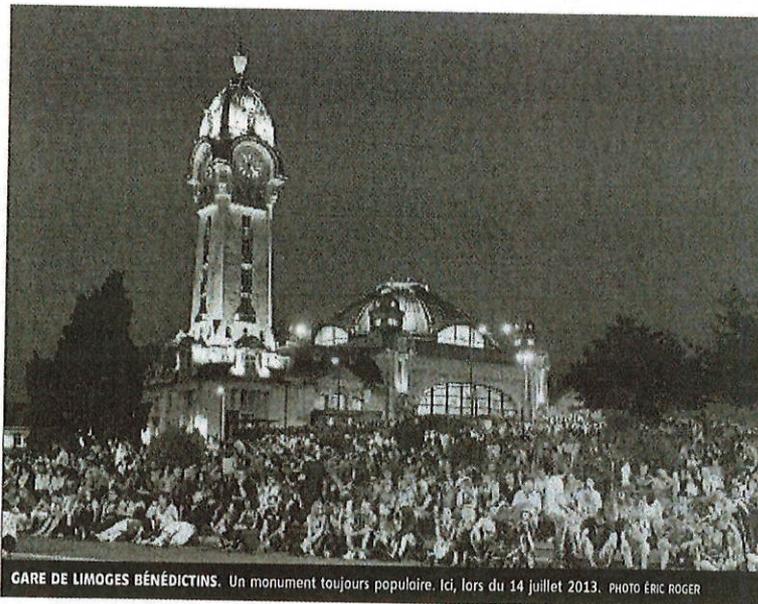
Coup de chance : il y a à voir et à manger, le temps d'une bonne et longue correspondance à la gare de Limoges Bénédictins.

Julien Rupegno
julien.rupegno@centrefrance.com

Cette gare sent bon. Il n'est pas certain qu'on puisse encore y déceler les envoûtantes molécules du Chanel n° 5 d'Audrey Tautou. La star a fait une courte apparition pour le tournage d'une publicité de parfum à gros budget. La star des gares françaises, elle, a fait une quasi subliminale apparition dans ladite pub Chanel. « Limoges Bénédictins est classée dans le top 10 des plus belles gares du monde », rappelle Jean-Michel Debernard, chargé de communication à la direction régionale de la SNCF. Les Limougeaux, qui la trouvaient un peu kitsch lors de sa construction, l'ont adoptée comme emblème de leur ville.

Le dernier grand buffet indépendant

Sinon, il y a des fragrances plus plébiscitées dans cette gare. La tête de veau est l'une des spécialités du buffet. Il y a quelques décennies, on mangeait bien jusque dans les trains. Le wagon-restaurant du Capitole, star des rails durant les Trente glorieuses, était incontournable. En 1973, le critique gastronomique du Figaro avait consacré un long sujet aux buffets. Il en avait dénombré 296 (*) et en avait visiblement



GARE DE LIMOGES BÉNÉDICTINS. Un monument toujours populaire. Ici, lors du 14 juillet 2013. PHOTO ÉRIC ROGER

testé un certain nombre.

« Je suis le dernier buffetier indépendant dans une grande gare », clame le patron du buffet de Limoges. Tous les grands buffets, même les plus prestigieux comme Le Train bleu de la gare de Lyon, sont aujourd'hui affermés à des chaînes de restauration.

Le buffet des Bénédictins est à l'image de l'hôtel de ville de Limoges : depuis la dernière guerre, il n'a pas souvent changé de

patron. Alain Guillout a débuté comme serveur en 1986 et repris l'affaire dix ans plus tard. En s'attachant à conserver la réputation acquise par ses prédécesseurs : « Nous proposons une cuisine traditionnelle à base de produits locaux. » Le cadencement des dessertes a-t-il sonné le glas des délices de la correspondance qui s'éternise ? Jusqu'en 1980, le buffet de Limoges était ouvert vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Trente-deux employés continuent de répondre à une exigence d'amplitude horaire importante : on peut s'y sustenter de 5 h 30 à 23 heures. Alain Guillout est fier de son personnel : sur les murs, il affiche les photos de ses meilleurs athlètes. Dans l'équipe, on trouve quelques champion(ne)s de course de garçons de cafés. Mais les jambes ne font pas tout, les serveurs du buffet font-ils preuve d'une patience de bénédictins ?

« C'est un métier où il faut être très psychologue », reconnaît Alain Guillout. « Nos clients sont dans le stress du voyage. »

« La joie des retrouvailles, les larmes des séparations »

Plus qu'une tension, il y a une intensité particulière dans un buffet de gare : « C'est un lieu d'échanges par excellence. Nous assistons chaque jour à des rencontres. Il y a la joie des retrouvailles, les larmes des séparations. » Une belle brochette de personnalités (dont quelques illustres Corréziens) figure sur le livre d'or de l'établissement. Mais Alain Guillout n'attend pas après Audrey Tautou : à tout instant, sous la coupole des Bénédictins, se jouent et se rejouent de grandes scènes de la comédie humaine. Les acteurs changent, la tête de veau reste.

(*) Il existait 415 buffets de la gare en 1914. Il en reste 180 aujourd'hui.

Sur le Web

Retrouvez l'intégralité de ce carnet de voyage ferroviaire en Auvergne et en Limousin : dossier carnet de rail.



www.lamontagne.fr

Concurrence sur Bellac-Limoges

LE DORAT. TER d'avenir est une association de promotion de la ligne TER Poitiers-Limoges. Parmi ses animateurs, il y a Claude Peyronnet, conseiller général de Bellac. Ce dernier s'agace de l'absence de concertation entre collectivités au sujet des transports collectifs : « Il faudrait un système de rabattage par autocar, des villages vers les gares. Au lieu de quoi le Conseil général propose des Bellac-Limoges en autocar à 2 euros, ce qui concurrence directement le train. [...] On voit bien les limites du millefeuille territorial, quand il n'y a pas moyen d'harmoniser les TER de la région, les lignes d'autocars du Conseil général et les transports urbains de l'agglomération de Limoges. » ■



GUÉRET (23) ST-GERMAIN-DES-FOSSÉS (03) CLERMONT-FD (63)

