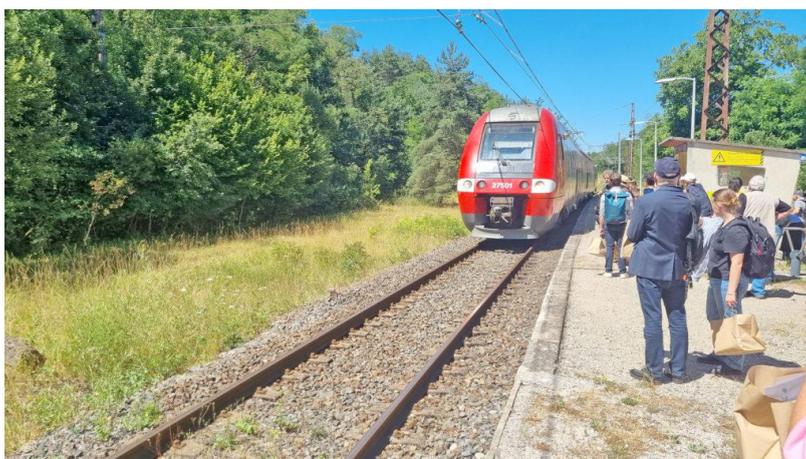


Un nouveau souffle pour le train de l'Aubrac , Société

Dans un contexte de recul des services publics en zone rurale, une ligne ferroviaire longtemps menacée devient le support d'un projet ambitieux et collectif. Au croisement des enjeux de mobilité, de développement territorial et de transition écologique, cette initiative innove.



Arrivée du train en gare de Campagnac. Photo MC/LLN

Depuis plusieurs années, la ligne du train de l'Aubrac, reliant Béziers à Clermont-Ferrand, faisait figure de survivante au sein d'un réseau ferroviaire national de plus en plus rationalisé. Fragilisée par des menaces répétées de fermeture, notamment en 2019 puis en 2023, la ligne a échappé de peu à la disparition grâce à la mobilisation de la Région Occitanie, soutenue par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'État et SNCF Réseau. Cette intervention de dernière minute s'est traduite par un plan de sauvegarde permettant la rénovation de 26 kilomètres de voie, pour un montant de 43 millions d'euros ce qui a permis de relancer cette infrastructure essentielle à la mobilité. « *On a eu chaud* », a reconnu une représentante de la région Auvergne-Rhône-Alpes lors d'une prise de parole à la gare de Saint-Flour.

Une gouvernance coopérative

C'est dans ce contexte qu'est né en 2022 le projet Locobrac, en réponse à l'appel à manifestation d'intérêt "Avenir Montagne Mobilité" lancé par l'Agence nationale de la cohésion des territoires. Porté par le Parc naturel régional de l'Aubrac, ce programme s'inscrit dans une volonté d'ensemble de redéfinir les usages du train dans un territoire rural de moyenne montagne. À travers cette initiative, il ne s'agissait pas seulement de sauver une ligne, mais de réinterroger en profondeur la manière dont la mobilité peut contribuer à

la cohésion territoriale, à la lutte contre l'isolement et à la transition écologique.

Le projet reposait sur une approche coopérative rassemblant deux régions, trois départements, six communautés de communes, des offices de tourisme, des professionnels du secteur, ainsi que plusieurs associations locales. Cette gouvernance partagée permettait de répondre aux enjeux du territoire en tenant compte de ses spécificités et de la diversité des attentes. « *Seul on va plus vite, mais à plusieurs on va plus loin* », avait résumé un représentant du Parc naturel régional de l'Aubrac.

Une alternative à l'autosolisme rural

La problématique centrale à laquelle Locobrac tente de répondre est celle de la mobilité en zone rurale, marquée par une forte dépendance à la voiture individuelle. Sur les plateaux de l'Aubrac comme ailleurs, l'autosolisme demeure la norme. Plus de 90 % des déplacements domicile-travail s'effectuent seuls à bord d'un véhicule, générant un impact environnemental élevé et une exclusion de certaines populations peu motorisées. Le vieillissement démographique du territoire, l'éloignement des services, la concentration des activités économiques dans les centres-bourgs rendent l'accès aux transports collectifs d'autant plus crucial. Le projet Locobrac y répond par une série de mesures concrètes, meilleure interconnexion des modes de transport, accessibilité renforcée des services en gare, navettes de rabattement ou encore pistes cyclables aménagées. L'objectif est de mettre en place une mobilité du quotidien répondant aux besoins réels des habitants tout en favorisant une fréquentation touristique soutenable.

Des gares comme hubs de mobilité

Dans plusieurs gares du tracé, les aménagements physiques concrétisent la volonté de faire du train un levier de transformation. À Saint-Flour et au Monastier, des casiers pour bagages, des bornes de recharge pour vélos et des toilettes publiques réhabilitées offrent aux voyageurs un environnement pratique et accueillant. Certaines gares proposent également des solutions d'autopartage et de location de vélos électriques. Au Monastier, un cabanon en bois fait office de hub de mobilité afin que les usagers puissent accéder à ces services. Ces équipements visent à transformer les gares en points d'appui locaux pour des mobilités diversifiées, accessibles et durables. Plusieurs bornes dans des gares avec une carte interactive recensant les moyens de transport en commun disponibles, les itinéraires de randonnée, les lieux de visite ou encore les commerces de proximité. Pierre Renaud, président de Pim Mobility, partenaire technique du projet, souligne que « *la gare ne doit plus être un simple lieu de transit. Elle doit devenir un carrefour d'usages et de services, au cœur de l'écosystème local.* » Dans certaines localités comme Aumont-Aubrac, des initiatives d'utilisation des anciens bâtiments ferroviaires pour des commerces ou services sont également à l'étude. Une épicerie a ainsi

investi les locaux de l'ancienne gare, renforçant la vocation sociale de ces lieux.

Le train comme expérience sensorielle

Parallèlement à l'aménagement des infrastructures, le projet Loco-brac s'est doté d'une dimension culturelle inédite avec la création d'un voyage sonore intitulé "Aubrac Expres", conçu par la compagnie artistique Gérard Gérard, en partenariat avec l'association Eureka'Art et le Parc naturel régional de l'Aubrac. Une vingtaine de podcasts immersifs ont été produits et sont disponibles sur Internet. Ils permettent de rencontrer des acteurs locaux paysans, élus, cheminots, restaurateurs et de s'imprégner de l'identité du territoire traversé par le train de l'Aubrac, entre Béziers et Neusargues. Alexandre Moiescot, directeur artistique de la compagnie, explique : « *L'idée était de faire parler l'Aubrac de l'intérieur. On ne voulait pas faire un documentaire touristique mais capter une vibration, un accent, une mémoire.* » Les épisodes, d'une durée variant de cinq à quinze minutes, abordent des thèmes variés comme la Résistance, l'histoire ferroviaire, ou encore l'origine de l'aligot. L'un des épisodes consacrés au viaduc de Garabit est même accompagné d'une composition symphonique. Le directeur artistique confie : « *J'ai encore des interviews à dérusher, et des personnes à interviewer* ». La série de podcasts sera donc appelée à s'étoffer au fil du temps.

Mathis Constans

