

L'Aubrac sur les rails avec le Béziers - Clermont-Ferrand

L'objectif est de faire de cette ligne ferroviaire une alternative à la voiture dans ce territoire de montagne.

Nelly Barbé

LONGTEMPS menacée de fermeture, la ligne ferroviaire Béziers (Hérault) - Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme), qui traverse le massif de l'Aubrac, fait l'objet d'une importante mobilisation en Occitanie et en Auvergne - Rhône-Alpes en faveur de son maintien.

Dans le cadre d'un projet impulsé par le parc naturel régional de l'Aubrac, l'ambition des six communautés de communes et des deux régions concernées est de faire de ce fleuron du patrimoine ferroviaire l'un des maillons forts des transports décarbonés. « Nous ne visons pas le zéro voiture, mais nous avons la chance d'avoir une ligne



électrifiée qui est, à sa mesure, une alternative et qui peut participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre », explique Silvia Estévez Santos, chargée de mission énergie, climat et mobilités au parc naturel.

En 2024, plus de 43 millions d'euros ont été injectés dans la



Début juillet, six gares ont été équipées de haltes mobilité. Les voyageurs peuvent, par exemple, recharger leur vélo électrique.

rénovation de 26 km de voies entre Neussargues (Cantal) et Saint-Chély-d'Apcher (Lozère). « Il y avait un enjeu de transport de fret pour l'entreprise de sidérurgie Arcelor-Mittal », rappelle Martine Guibert, vice-présidente du conseil régional d'Auvergne - Rhône-Alpes déléguée aux transports. Sans cette solution, c'est par la route qu'Arcelor-Mittal devrait acheminer ses bobines d'acier, « soit près de 10 000 camions par an sur l'A 75 », rappelle Marc Guibert, vice-président du parc national de l'Aubrac.

Conquérir les gens du coin

Côté voyageurs, l'objectif est de rendre les trajets et les interconnexions faciles et pratiques. Six gares du tronçon

Saint-Flour / Saint-Geniez-d'Olt-et-d'Aubrac ont ainsi été équipées début juillet de haltes mobilité. Dès la descente du train, les voyageurs ont accès à un bouquet de services : bornes numériques d'information touristique, bornes de recharge de téléphone et de vélo électrique, mais aussi des casiers de consigne. Ou encore, à certaines gares, voiture hybride en autopartage.

Si les touristes sont les premiers voyageurs à conquérir avec ce transport « écologique et économique », ce n'est que la première étape. « Il faut maintenant montrer qu'elle est essentielle pour les gens du coin », insiste Marc Guibert, pour qui cet ancrage du train doit passer par une augmentation de la fréquence.