Le chemin de fer à Lugarde

Genèse…

Tout commença par une histoire de pinard !

Le but étant de s'approprier le transport de vins du Languedoc en assurant la liaison directe Paris-Béziers par l'itinéraire le plus court.

Et accessoirement, désenclaver le territoire du Cantal pratiquant l'élevage et ce, même durant les hivers rigoureux, et relier ainsi les petites communes du Cézallier.

Inutile de dire que les enjeux étaient de taille et la bataille féroce pour être sur le tracé.

Vingt-six ans de tractations, de pressions politiques locales *(on imagine sans peine !)*, de querelles municipales *(et là donc !!)*, d'avants projets mille fois remaniés, de débats sans fin sur l'implantation et le nom des gares.

- **1878** : premier tracé par la Compagnie PLM (Paris-Lyon-Midi) par la vallée de la Rhue et de la Santoire
- **1894** : second tracé par l'Etat par Champs-sur-Tarantaine, Condat par la vallée de la Rhue, St-Bonnet, le col de Montségur, Allanche et Neussargues
- **1897** : tracé définitif, toujours par l'Etat, par Bort-les-Orgues, Riom-ès-Montagnes, Col de Clavières, Allanche, Neussargues.
- **1908** : inauguration officielle de la ligne

Quelques chiffres :

La longueur de la ligne sera de **71,267 km**, elle sera à voie unique et on naviguera à plus de **850 mètres** d'altitude sur plus de **48 km**.

3 cols seront franchis : le col d'Embesse (832 m), le col de Pierrefitte (1 061 m) et le col de Clavières (1 085 m).

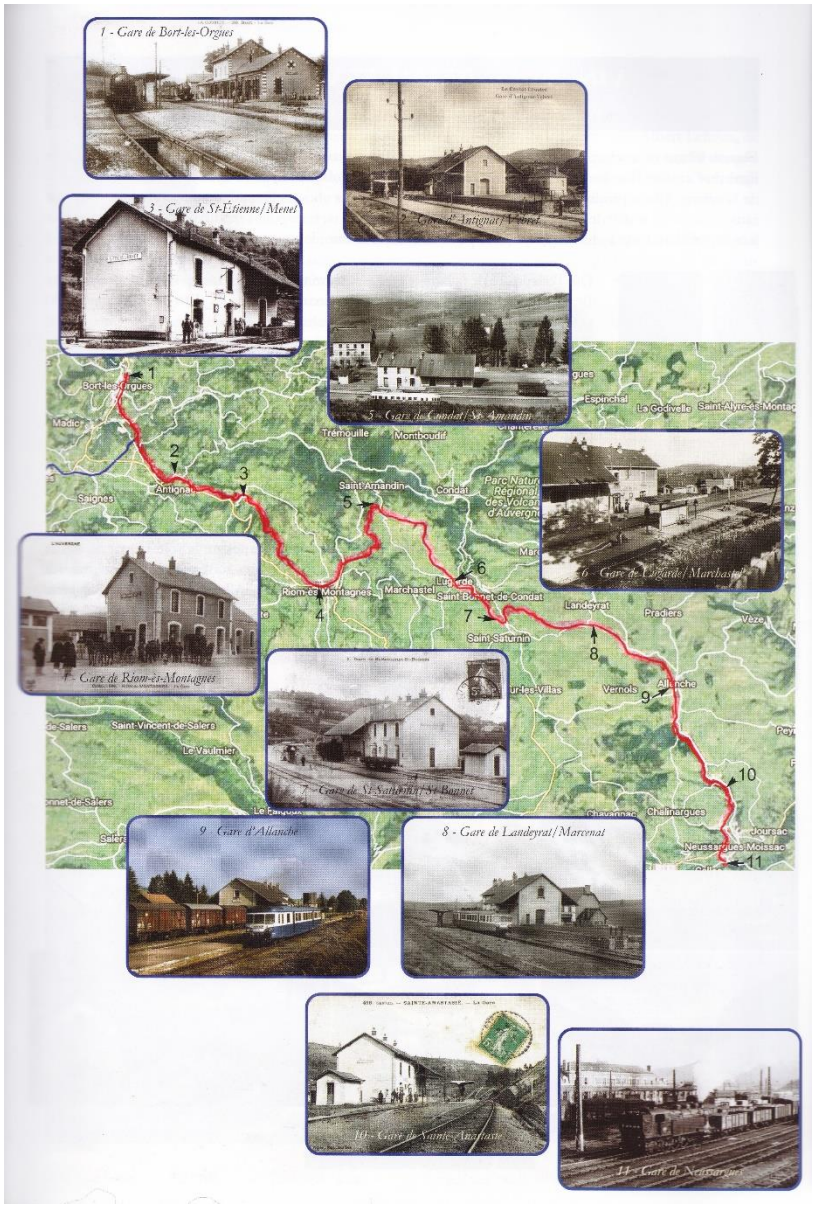
On passera sous **4 tunnels** dont Lestampe près de Riom (1 448 m), Montagnat près de Condat-St Saturnin (598 m) et Salsignac (50 m) près de St-Etienne de Chomeil/Menet…

… et sur **5 viaducs** : Barajol, Salsignac, Saint-Saturnin, Chassagny et Lugarde.

Viaducs de Saint-Saturnin et Lugarde

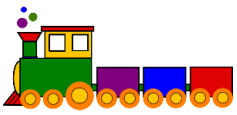
On enjambera des cours d'eau sur **15 ponts** et on coupera la route aux automobilistes grâce aux **137 passages à niveau**.

On se rendra dans **11 gares** pour prendre le train : Bort-les-Orgues, Antignac/Vebret, Saint-Etienne/Menet, Condat/St-Amandin, Lugarde/Marchastel, Riom-ès-Montagnes, St-Saturnin, Allanche, Landeyrat/Marcenat, Saint-Anastasie et Neussargues.



800 personnes de la région seront embauchées pour la construction de la ligne.

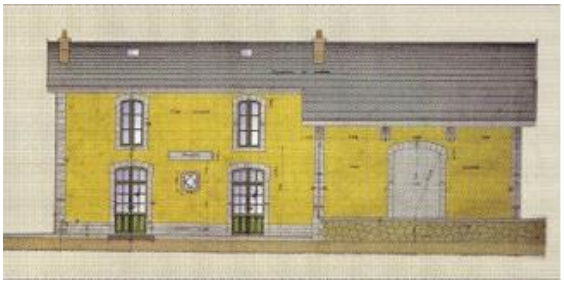
Et enfin, coût de l'opération : **274 783 481 F soit 347 755 F le kilomètres** (près de 96 millions d'euros)

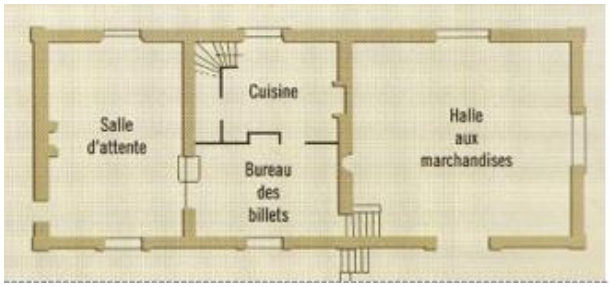


Les gares :

Leur construction débutera dès 1906 et selon un plan unique établit par la Compagnie PO (Paris-Orléans) qui applique une simplification des tracés. L'objectif est de limiter l'ampleur des bâtiments en associant la partie voyageurs à la halle marchandises.

Ces gares sont simples, l'espace voyageur comprend deux ou trois travées avec un étage pour le logement de fonction. Leur conception permet d'appliquer une organisation qui limite le nombre d'employés.





Gare de Lugarde

Gare de Sainte-Anastasie

Si le 29 septembre 1990 sonne le glas de la ligne avec sa fermeture définitive après 82 ans d'exploitation, il y a toutefois eu des alertes alarmantes.

Ainsi, à la fin de l'année 1968, la Commune de Lugarde est informée par un représentant de la SNCF avec le soutien du Ministre des Transports, de la suppression de la gérance de la gare de Lugarde/Marchastel.

Une délibération argumentaire est alors adressée à Monsieur le Préfet afin d'annuler ou, à tout le moins, différer pour un nouvel examen.

Le trafic SNCF s'étant certes ralenti, il était prévu un fonctionnement réduit de la gare. La suppression de la gérance – l'emploi de gérant ayant déjà pris la place de chef de station – ne laisse donc rien augurer de bon.

Tout d'abord sur le plan local. Outre le fait que la commune perdrait un emploi, celle-ci a pourtant fourni un effort considérable durant les 4 dernières années en créant de nouveaux services et, par extension, de nouveaux emplois : ouvrier communal, ramassage scolaire, cantinière, ….

Il est clair que le programme d'équipement communal entrepris (adduction d'eau, remembrement, groupement forestier, lotissement, …) allait également pâtir de cette diminution d'activités.

Quant à son aspect touristique, alors même que Lugarde avait été citée en tête des communes cantaliennes ayant accompli le plus gros de fleurissement en 1967, celui-ci allait être immanquablement et défavorablement impacté.

Géographiquement parlant, la mesure envisagée par la SNCF ne serait pas sans incidence non plus. En effet, si la gare est affectée aux communes de Lugarde et de Marchastel, elle dessert également les communes de Cheylade et du Claux.

Il est d'ailleurs à signaler, ironiquement, que la photographie de la vallée de Cheylade est restée affichée plusieurs années au service des Renseignements de la gare d'Austerlitz.

En novembre 1983, une vaste opération de cession des gares desservant la ligne Bort-les-Orgues / Neussargues fut entreprise par la SNCF.

La Municipalité de Lugarde fit préemption sur le bâtiment des voyageurs et le terrain attenant en faisant jouer son droit de priorité. Plusieurs projets étaient à l'étude en vue de recycler la gare : garage, salle polyvalente et de réunions, gîtes communaux, aménagements éventuels dans le cadre d'une zone de ski nordique du Haut Cantal en cours d'étude par le Parc des Volcans.

Ne restait plus qu'à trouver les 185 000 F, montant de la vente et avoir confirmation de l'intention d'achat de la part de la SNCF.

Ce qui fut fait l'année suivante, le 23 mai 1984, une promesse d'acquisition s'ensuivit donc :

à NEUSSARGUES

N° de classement géographique

7 2 1 d 0 0

PROMESSE UNILATERALE D'ACQUISITION D'IMMEUBLE

N° du plan du Chemin de fer	Désignations cadastrales			Nature de la propriété	Contenance	Observations
	Section	Numéro	Lieudit			
		Avant DA / Après DA				
	AB	46	Le Bourg	Chemin de Fer	[illegible] m² environ	Le cadastre est révisé. La parcelle n° 46 est divisée. La superficie exacte de la partie cédée sera celle résultant d'un document d'arpentage à faire établir par la SNCF aux frais de l'acquéreur.

Monsieur le Maire de LUGARDE agissant en vertu d'une décision de son Conseil Municipal en date du [illegible] 1984 désigné ci-après le promettant, s'engage à acquérir l'immeuble mentionné au tableau ci-dessus, moyennant le prix forfaitaire de CENT QUATRE VINGT CINQ MILLE FRANCS (185 000,00 F)

payable le jour de la signature de l'acte authentique dont il sera question ci-après.

Cet engagement est valable pour une durée de 12 mois, tenant compte du délai matériellement nécessaire à la réunion des autorisations internes à la S.N.C.F.

La S.N.C.F., représentée par Monsieur VIGIGNOL, Contrôleur accepte la présente promesse d'achat. Avant l'expiration du délai visé ci-dessus, elle fera, en conséquence, connaître au promettant la décision qu'elle aura prise quant à ses propositions d'acquisition.

1°) - Si la S.N.C.F. décide de renoncer à bénéficier de la promesse souscrite à son profit, le promettant se trouvera libéré de toute obligation à l'égard de la Société Nationale dont la responsabilité ne pourra être recherchée pour quelque cause que ce soit, à raison de cette renonciation.

FORMULE A UTILISER EN CAS DE VENTE DE BIENS SUR LIGNE NON DECLASSEE

2°) - Si la S.N.C.F. lève l'option, l'engagement réciproque qui en résultera ne deviendra définitif qu'après accomplissement des conditions suspensives suivantes :

- obtention des autorisations administratives nécessaires à la S.N.C.F. pour aliéner, que celle-ci s'oblige à requérir dans les plus brefs délais,
- réalisation de la vente par un acte authentique que le promettant s'engage à signer à première réquisition de la S.N.C.F., dès que celle-ci l'aura informé de l'obtention des autorisations visées ci-dessus.

Au cas où la S.N.C.F. n'obtiendrait pas lesdites autorisations, le présent engagement serait réputé nul et non avenu sans que la responsabilité de la Société Nationale puisse être recherchée pour quelque cause que ce soit.

FORMULE A UTILISER EN CAS DE VENTE DE BIENS SUR LIGNE DECLASSEE

~~2°) - Si la S.N.C.F. lève l'option, l'engagement réciproque qui en résultera ne deviendra définitif qu'après réalisation de la vente par un acte authentique que le promettant s'engage à signer à première réquisition de la S.N.C.F.~~

Il est précisé :

- que le transfert de propriété sera subordonné à l'intervention de l'acte authentique de vente
- ~~devant Me [illegible] Notaire à [illegible] en concours s'il y a lieu avec le Notaire de la S.N.C.F.~~
- sous forme d'acte administratif.
- qu'à défaut, pour le promettant, de signer ledit acte, la S.N.C.F. sera, si bon lui semble, libérée de tout engagement envers lui quinze jours après sommation faite par lettre recommandée A.R. demeurée sans effet.

Sans oublier les conditions particulières :

CONDITIONS PARTICULIERES

- - - - - -

L'acquéreur aura à sa charge :

- la pose à la nouvelle limite d'emprise entre les points A B C D du plan d'une clôture d'un type agréé par la S.N.C.F. ; cette clôture dont il assurera l'entretien ultérieur devra être implantée dans un délai de six mois à compter du jour de la signature de l'acte (entre les points B et C, la clôture sera implantée immédiatement en arrière de la bordure de quai, côté bâtiment, bien que la bordure soit comprise dans la cession.

Dans le même délai de six mois, l'acquéreur devra également procéder à :

- la dépose de l'auvent côté voie ferrée

- la suppression des inscriptions "LUGARDE MARCHASTEL" sur les pignons et la façade côté voie du bâtiment.

L'acquéreur s'engage par ailleurs :

- à supporter, sans exception ni réserve sur le terrain cédé et au profit de la S.N.C.F. la servitude de passage de l'aqueduc souterrain permettant l'écoulement des eaux en provenance du chemin de fer (fonds dominant cadastré AB n° 46 avant DA n° ..... après DA). L'entretien de cet ouvrage restera à la charge de la S.N.C.F., et il est précisé, à cet effet, que l'acquéreur devra permettre en toute circonstance l'accès aux agents de la S.N.C.F. ou à toutes personnes accréditées par elle, chargés de la visite ou des réparations jugées nécessaires sans qu'aucune indemnité ne puisse être réclamée pour les dommages de toutes natures normalement causés par la présence ou l'entretien dudit ouvrage.

- faire son affaire personnelle de la régularisation par Electricité de France, de la traversée de la voie ferrée par la canalisation aérienne alimentant le bâtiment cédé, en électricité.

- le prix de vente sera révisé en fonction de la variation de l'indice du coût de la construction publié au Journal Officiel par l'I.N.S.E.E. si la signature de l'acte de vente n'intervient pas pour des raisons imputables au bénéficiaire dans les douze mois de la date de signature des présentes. Il est entendu que les indices de référence seront, d'une part, le dernier indice connu six mois après la date de signature des présentes et d'autre part, le dernier indice connu lors de la signature de l'acte authentique.

Le prix ainsi révisé sera payable comptant lors de la signature dudit acte authentique.

Fait à ~~CLERMONT-FERRAND~~ LUGARDE le, 03 NOV. 1984 198

MAIRIE DE 15

Signature du promettant
(à faire précéder de la mention
"LU et APPROUVE")

Lu et approuvé

MAIRIE DE LUGARDE (CANTAL)

Signature du Représentant
de la S.N.C.F.
(à faire précéder de la mention
"Bon pour acceptation
sans engagement d'aliéner")

S. N. C. F.
Région de CLERMONT-FERRAND
Division de l'Équipement
68 ter, avenue Ed.-Michelin
63000 CLERMONT-FERRAND

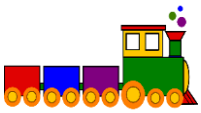
Le promettant s'engage, en outre :

- à prendre l'immeuble vendu dans l'état où il se trouve et sans garantie de contenance,
- à souffrir, sans recours contre la S.N.C.F., les servitudes de toute nature, y compris d'alignement et d'urbanisme, pouvant grever l'immeuble vendu, notamment celles résultant de l'établissement du Chemin de fer, ainsi que les dommages que pourrait éprouver cet immeuble par suite du voisinage dudit Chemin de fer,
- à acquitter les impôts de toute nature et autres charges de la propriété, à compter du jour de l'entrée en jouissance. Par contre, les loyers ou redevances seront acquis à la S.N.C.F. jusqu'à l'expiration du terme courant suivant la signature du contrat.

A ce sujet, il est précisé que les baux ou traités d'occupation existants ne seront pas résiliés par la vente, le promettant sera substitué aux droits et aux obligations de la S.N.C.F., il devra faire son affaire personnelle du maintien ou de l'éviction du locataire ou occupant et ce, sans aucun recours contre la S.N.C.F. et de manière que celle-ci ne soit jamais inquiétée ni recherchée à ce sujet,

- à payer tous les frais de l'acquisition et de ses suites *(notamment, s'il y a lieu, ceux de documents d'arpentage)*, sans aucune exception ni réserve ainsi que le coût d'une expédition du contrat pour la S.N.C.F. et de la procuration destinée au mandataire de celle-ci et à rembourser à la S.N.C.F., pour frais d'études, confection de plans et de constitution de dossier une somme forfaitaire de 925,00 F, plus TVA au taux de 18,6 % qui demeurera exigible même en cas de non-réalisation de la vente,
- à prendre à sa charge exclusive sa quote-part de tous les frais qui pourraient résulter d'une mise en lotissement de l'immeuble dans le cas où celle-ci serait imposée par les Autorités Administratives du fait, soit de la vente actuellement envisagée, soit de vente ultérieure de terrains S.N.C.F. voisins, étant entendu que la S.N.C.F. aura la faculté de renoncer à la vente s'il ne lui convient pas de réaliser le lotissement qui lui serait préalablement imposé.

Ne restait plus, là encore, qu'à rédiger l'acte administratif pour entériner l'acquisition de la gare, lequel fut signé en mai 1985.



Nouvelle vie de la gare :

Cinq ans plus tard, débutaient les travaux d'aménagement de la salle des fêtes pour un montant de 100 000 F HT.

Plus d'une décennie plus tard, elle sera baptisée « Salle des fêtes Robert FAGEOL » en hommage au précédent maire mort en exercice en 2002.

Lors de son mandat de maire 2008-2014, René CROUZY redonna du lustre à la gare en faisant repeindre en rouge les inscriptions. Inscriptions qui ne furent, d'ailleurs, jamais ôtées malgré les exigences de la SNCF lors de la vente et qui aurait grandement dénaturé le bâtiment.

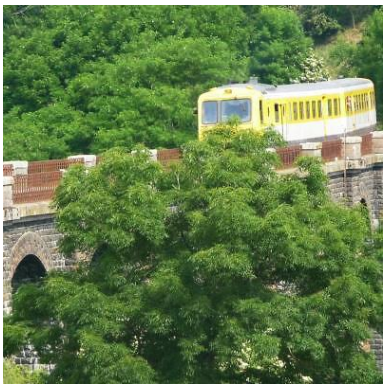
Crédits photos : Isabelle RYANAL

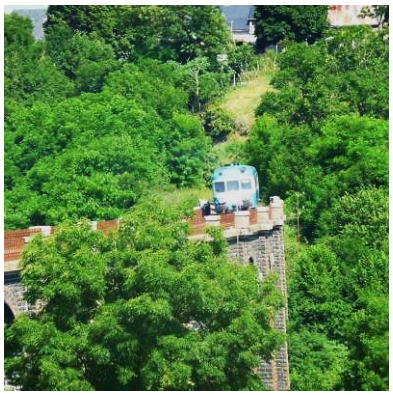
En revanche, on procéda à l'enlèvement de l'auvent du toit côté quai comme indiqué dans les conditions particulières énoncées par la SNCF :

Crédits photos : Isabelle RYANAL

Avant ***Après***

Loin de tomber en déshérence, la ligne fut recyclée tout d'abord par la création du Vélorail du Cézallier en 1996 puis en 1997 avec la première circulation du train touristique de la Haute-Auvergne : le Gentiane Express.





Photos prises de la mairie de Lugarde – Crédits photos : Isabelle RAYNAL

Sources bibliographiques : * Les Amis du Vieil Allanche N° 10 – 2017

* Le Pays de Riom N° 81 - 31/03/2000

Remerciements : Merci à Noël CORNET pour le prêt de ces ouvrages