

La construction des tunnels et de la gare

Aujourd'hui, il existe au Lioran, **trois tunnels** : deux tunnels routiers et un tunnel ferroviaire qui traversent la montagne en dessous de la station de ski de Super Lioran. Ils permettent de relier l'est et l'ouest du département du Cantal entre Murat et Aurillac.

1- Le premier tunnel routier :

Au XIX^e siècle, le nord et le sud du département ne sont reliés que par la route royale n° 126 entre Montauban et Saint-Flour. Cependant, cette route traverse le col de la Font de Cère (1 296 m) recouvert par une épaisse couche de neige et exposé à des vents violents en hiver, ce qui rend cet itinéraire impraticable plusieurs mois dans l'année.

La construction d'un tunnel est donc décidée, et le premier coup de pioche est donné le 10 août 1839. La première pierre est posée symboliquement le 30 septembre de la même année. Un jeune ingénieur Adrien Ruelle décide de creuser le tunnel dans le puy Lioran (appelé actuellement le puy de Masseboeuf) par les deux extrémités en même temps. C'était à l'époque une prouesse technique que d'arriver à faire la jonction entre deux points aussi éloignés. Des ouvriers français mais aussi étrangers ont travaillé à la barre à mine et à l'explosif, à raison de 12 heures par jour. De part et d'autre de la montagne, ils avançaient d'environ 50cm par jour. A cause des éboulements, ils devaient boiser la voûte avec les sapins qu'ils coupaient dans la montagne. L'humidité continuellement présente ne facilitait pas la progression, ni le déblaiement, ni le soutènement en bois de la voûte: l'eau envahissait la galerie du fait de la pente et faisait pourrir le bois, ce qui causait des éboulements. Les ouvriers souffraient d'émanation de gaz toxiques dégagés par les explosions, l'éclairage des lampes à huile et une aération médiocre.

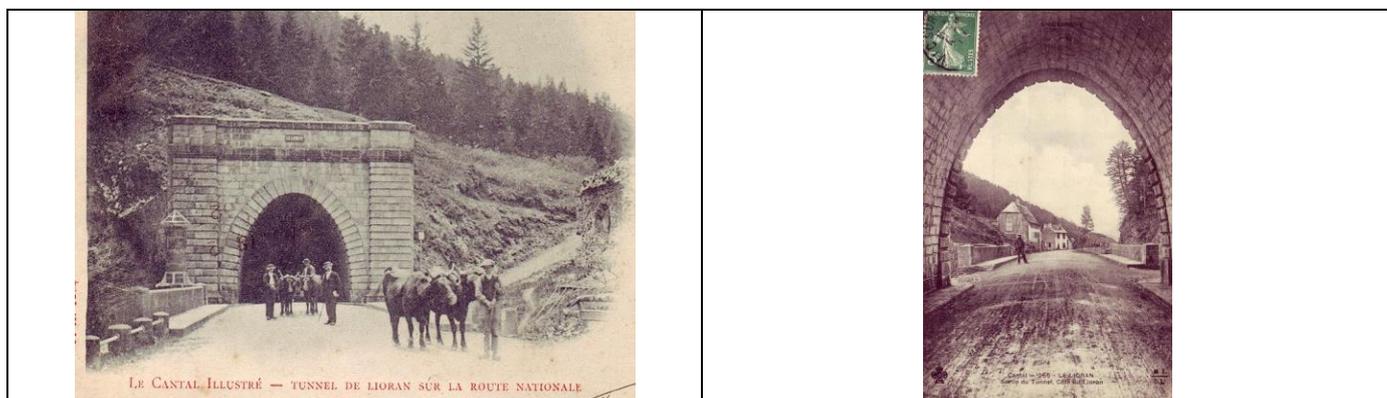
Après **4 ans de creusement de 1 414 m**, à la seule force des bras qui manient les pioches, la jonction a lieu le 23 novembre 1843. Le tunnel est inauguré le 4 décembre 1843, jour de la Sainte Barbe. Sa construction a fait 6 morts et près de 56 blessés graves.

Les **galeries latérales**, qui servaient de refuge aux ouvriers lors des tirs de mines ont servi de caves à fromage de 1881 à 1930.

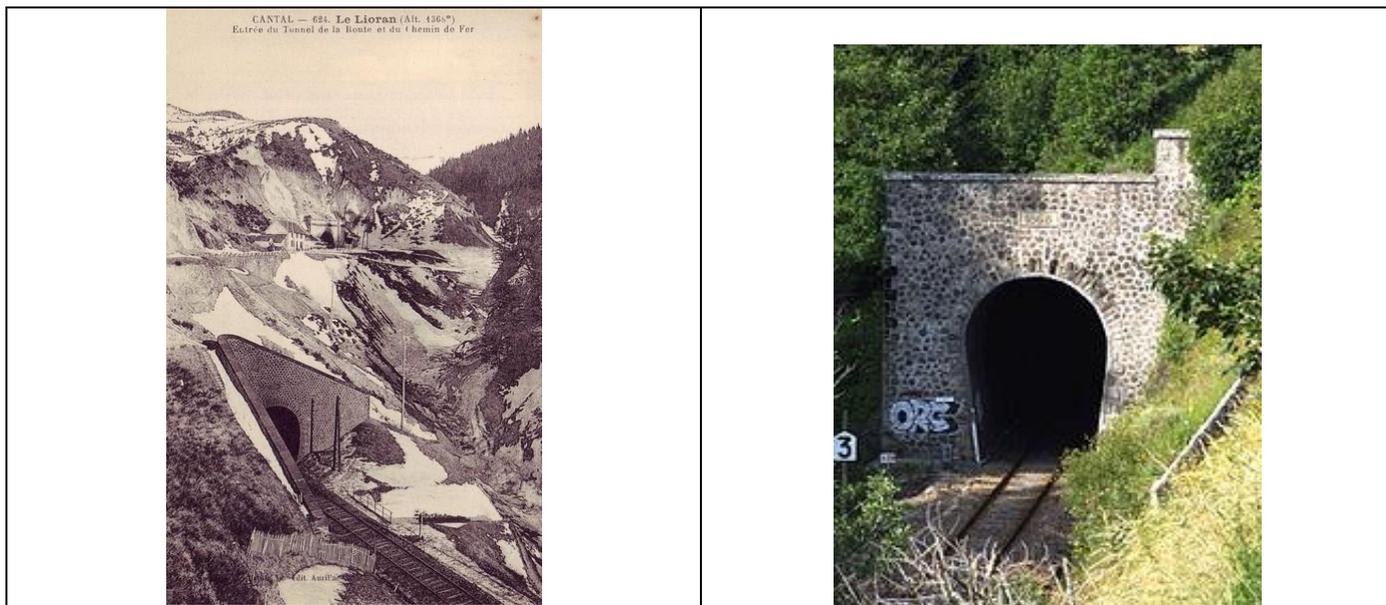
Au début de son fonctionnement, l'éclairage à l'intérieur du tunnel était insuffisant: on pouvait dénombrer de nombreux **accidents** d'attelages (les chevaux avaient peur) et c'était aussi un véritable **coupe-gorge**: les voyageurs se faisaient déposséder. La circulation automobile, dans les années 1930, a contribué à l'amélioration de l'éclairage et à la sécurité des passagers.

Ce tunnel qui est resté en service jusqu'à l'ouverture du nouvel ouvrage en 2007, était le plus ancien tunnel routier de plus de 1 000 m encore en service en France. Compte tenu de sa longueur, de la date ancienne de sa construction et de sa voûte en chaînette, il reste un ouvrage d'art exceptionnel.

Le percement de ce tunnel est raconté dans le livre de [Jean Anglade](#), *Les puysatiers*, Presse de la cité, 2001.



2- Le tunnel ferroviaire :



Le tunnel ferroviaire, sur la ligne de Figeac à Arvant, a été construit d'avril 1865 à mai 1868, sous la direction de l'ingénieur Wilhelm Nördling. Le chantier occupa environ **3400 ouvriers**: la percée du tunnel, la construction de la voie et de viaducs.

Percé à partir des 2 extrémités, il a nécessité la construction de nombreux puits d'aération.

C'est un tunnel à voie unique . Il passe à environ **30 m sous le tunnel routier**.

3- Le nouveau tunnel routier :

Dès le début des années 1990, les pouvoirs publics cantaliens ont émis des appels pour une modernisation du tunnel du Lioran, jugé très dangereux. En effet, la chaussée était très étroite et ne permettait pas à deux camions de se croiser : leur circulation se fait donc en alternance.

En 1999, après l'incendie meurtrier du tunnel du Mont-Blanc, une expertise est menée sur 39 tunnels routiers français. Le rapport juge le tunnel du Lioran « **ancien, étroit et inadapté à son trafic actuel** » et préconise sa reconstruction totale.

Plusieurs projets sont proposés:

- Le premier est un réalésage, c'est-à-dire un **agrandissement** du tunnel existant. Cette solution est cependant abandonnée, à cause des coûts élevés qu'elle entraîne, des problèmes géotechniques posés par la mauvaise qualité des roches et de la nécessaire fermeture de l'axe routier pendant les 2 ans que dureraient les travaux.
- La seconde idée est le **perçement d'un second tunnel unidirectionnel** dans lequel les véhicules passeraient dans un sens, le tunnel actuel étant aménagé pour accueillir l'autre sens de circulation.
- Une troisième idée émise est celle **d'un tunnel long de 5 à 6 km**, reliant Saint-Jacques-des-Blats à Laveissière. Aucune de ces autres idées n'est retenue car leur coût financier est trop important.

C'est donc l'hypothèse d'un **tunnel bidirectionnel entièrement nouveau** qui est choisie, avec abandon de l'existant. **En 2007, un tunnel de 1515 m parallèle au précédent est réalisé.** La décision est prise de conserver **l'ancien tunnel comme galerie de secours** pour le nouveau tunnel en reliant les deux ouvrages par 4 galeries.

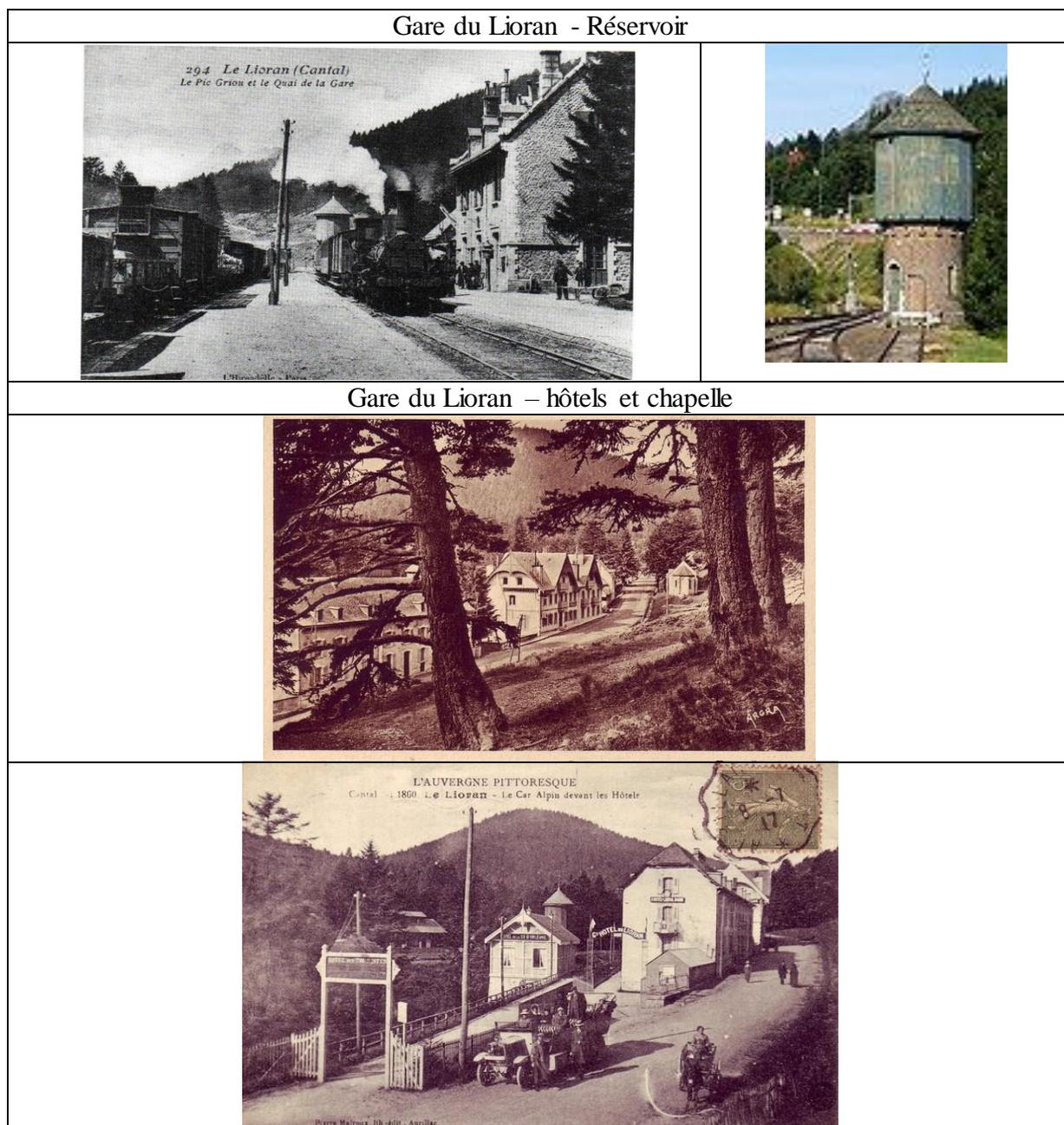
Extrait de : http://fr.wikipedia.org/wiki/Tunnels_du_Lioran

4- La gare :

Construite après le percement du [tunnel du Lioran](#) en 1868 par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, la gare du Lioran, située à 1 152 mètres d'altitude, **fut la première ligne de chemin de fer de France à plus de 1000m d'altitude**. Elle possède toujours **la tour de son réservoir d'eau** datant de l'époque des locomotives à vapeur. Le château d'eau d'alimentation des locomotives a été protégé des effets du gel au moyen de planches isolées du mur, avec un toit pointu. Ce style de réservoir était particulier aux lignes du Cantal. Celui du Lioran est le dernier qui existe.

La construction du tunnel ferroviaire et celle de la gare vont engendrer **le développement touristique de la station**: à l'époque le moyen de transport le plus utilisé était le train.

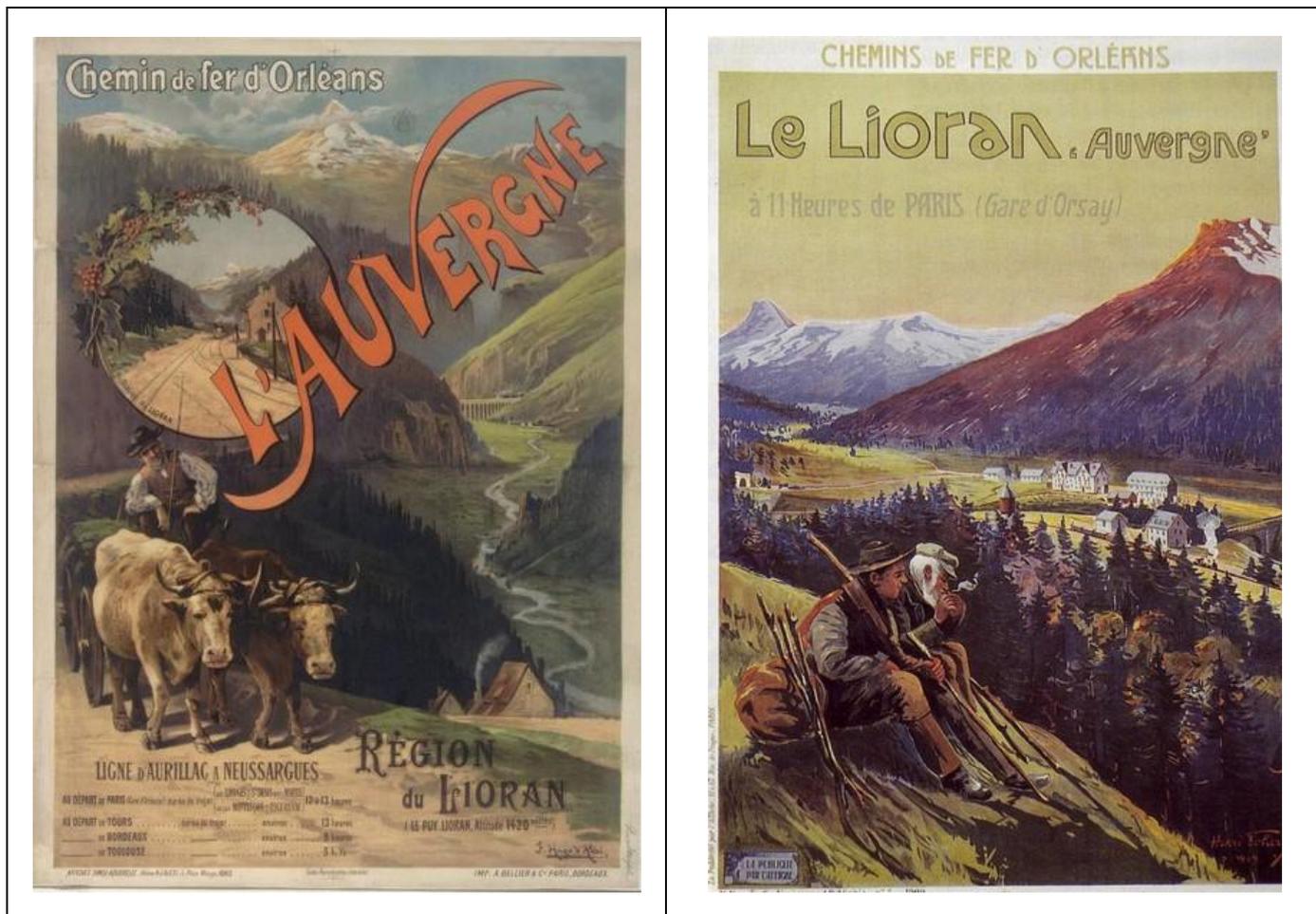
Deux **hôtels** pour accueillir les touristes furent construits à proximité de la gare, par la Compagnie. Elle les équipa à l'époque d'un **téléphone**, la pointe du progrès. Plus tard, deux autres tenus par des particuliers virent le jour. Dans les années 1930, ces hôtels fonctionnaient toute l'année, une chapelle fut également construite. Ouvrirent ensuite un **bureau de poste** et un **kiosque à journaux**.



La compagnie d'Orléans avait bien compris l'intérêt économique et a multiplié les affiches publicitaires pour que de nombreux touristes viennent séjourner au Lioran.

Le slogan: "**Au Lioran, on chausse les skis à la descente du train**" est alors mis en pratique.

Exemple de deux affiches des chemins de fer d'Orléans visibles dans les gares de Paris, mais également d'Orléans, Toulouse...



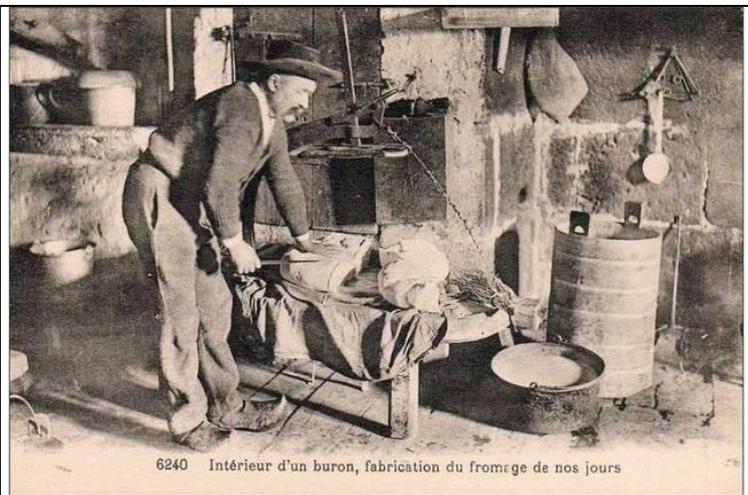
La montagne du Lioran

1- Pâturages et exploitations forestières :

Le site du Lioran comptait de nombreux **burons**. La plupart ont aujourd'hui disparu. L'actuelle prairie des Sagnes, appelée alors prairie des Saignes, (partie haute de la station) était un lieu de **pâturages et d'estives** pour les vaches laitières. On y fabriquait **le fromage sur place**.

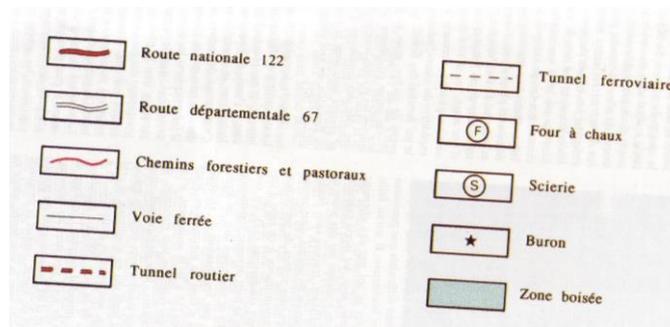
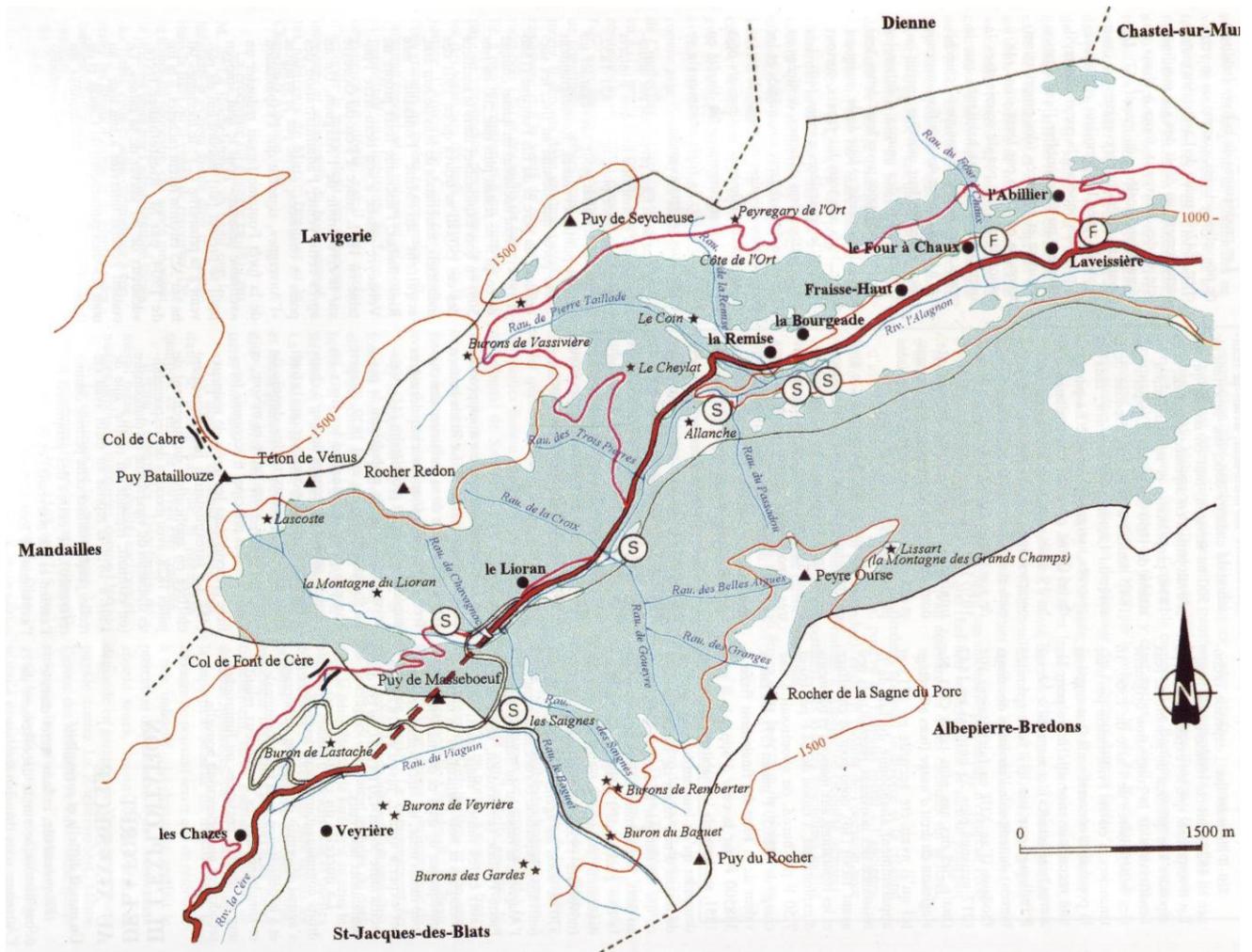


8 - Le Cantal Pittoresque — Buron du Puy-Mary



6240 Intérieur d'un buron, fabrication du fromage de nos jours

C'était également un haut lieu de **l'exploitation forestière**: au XIX^{ème} siècle, les scieries étaient les seules bâtisses occupées toute l'année. On y exploitait **le sapin pour le commerce** et **le hêtre** était très apprécié comme **bois de chauffage**. Mais cette exploitation était difficile et excessive, elle abîmait le massif montagneux : une grande quantité d'arbres pourrissait sur place ; il était difficile de tout descendre à la scierie à cause des fortes pentes et des pistes caillouteuses. Le travail des bûcherons était très rude.



2- La pratique du ski : Ski de fond d'abord, ski alpin ensuite :

La pratique du ski a commencé en **1906** au Lioran, au niveau de la gare.

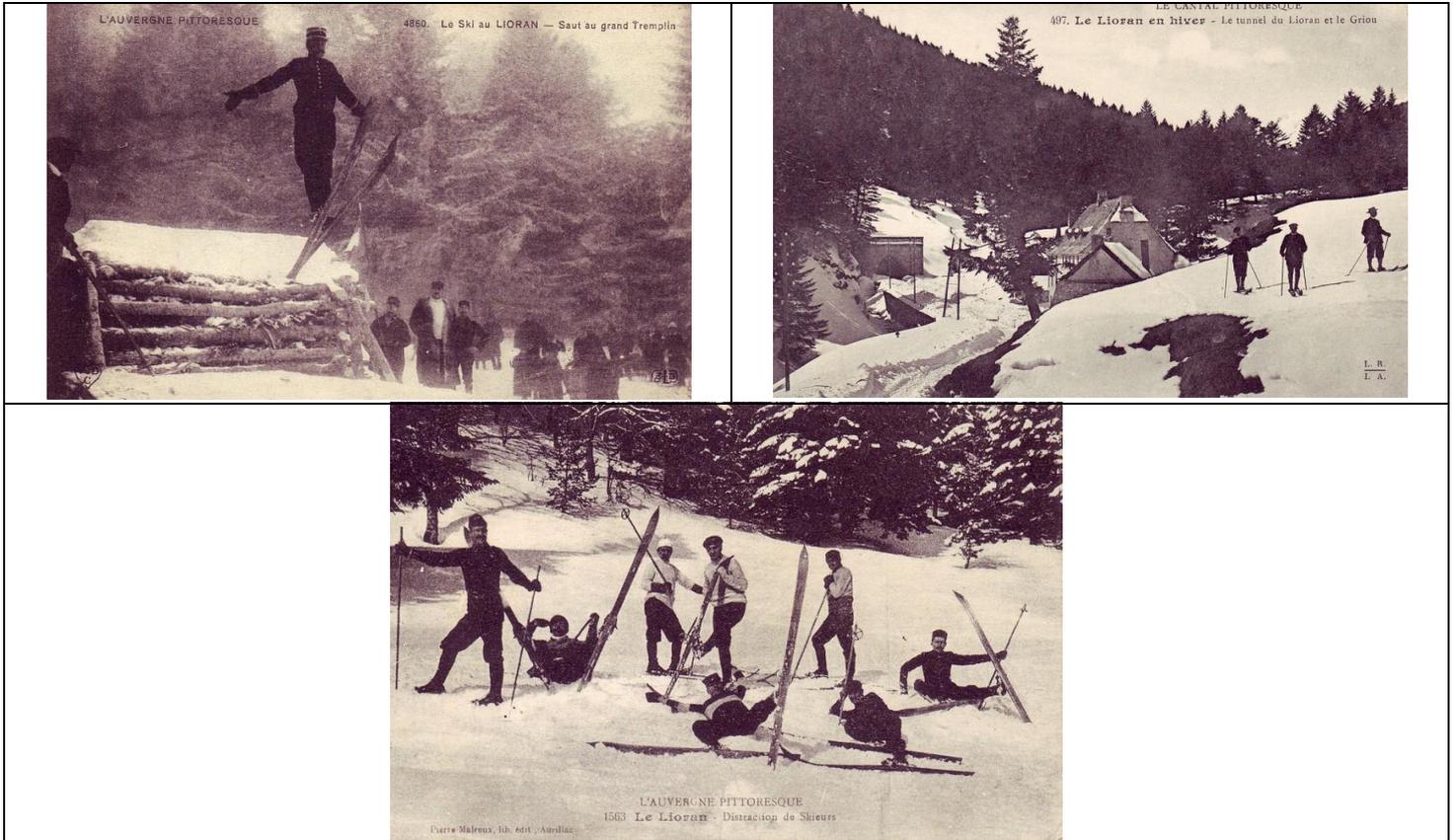
En 1907, le syndicat d'initiative d'Aurillac, lance un appel pour la recherche **d'anciens soldats** des [bataillons alpins](#) capables de fabriquer des skis ou de servir de moniteurs de ski. Quelques artisans de Laveissière, Albepierre et Aurillac se mirent alors à fabriquer des skis, mais uniquement des skis de fond ou de randonnée.

Deux ans plus tard, le premier club de ski cantalien voyait le jour : organisation de compétitions locales auxquelles des étrangers norvégiens et suisses se rendent. Grâce à son efficacité et aux infrastructures, **le Ski Club du Lioran** se voit confier l'organisation du **5^{ème} concours international de ski alpin français**.

Plusieurs compétitions de ski alpin sont organisées au Lioran à cette époque :

- Concours de saut, le 3 février 1910
- Course militaire, le 14 février 1910
- 5^e concours international organisé par le [Club alpin français](#) du 10 au 15 février 1911 : **6 000 à 7 000 personnes sont présentes.**

En 1911, le Lioran est promu au rang de station internationale.



L'arrivée de nombreux skieurs et skieuses, dans les années 1910, va peu à peu déposséder les paysans et bûcherons de "leur montagne" qui ne les apprécieront guère :

Un extrait de Jean de Vic: "les skieurs" – 1908

*Encore un rêve qui s'en va.
Ma belle et bonne Marguerite
Nous ne pourrons plus aller au bois
Passer la fin de notre vie.*

*Vous vous en souvenez, il y a quelques mois au Lioran, tous les deux seuls, nous nous disions des choses tendres.
Hélas, ma pauvre Marguerite, nous comptions sans les skieurs! A la campagne bien fleurie, ils préfèrent l'hiver et ses frimas! Comme une bande de corbeaux quand il gèle, ils arrivent en troupeau, quelques uns avec un morceau de pain, mais tous vêtus d'une peau qu'ils ne tardent pas à enlever pour se poser sur deux planches que leurs pieds ont de la peine à soulever. Mais quand la neige est lisse et qu'elle est en pente, vous diriez la chasse volante: ils passent aussi vite que le vent jusqu'au moment où, après trois ou quatre cabrioles, dans la neige ils font pointe dressée enterrés jusqu'au nombril. Ainsi, souvent, des femmes laides. Comme nous ne tenons pas à les voir, nous irons sous un autre ciel pendre notre crémaillère pour ne pas risquer, pendant que nous faisons le souper, qu'une femme, tête première, vienne tomber dans notre marmite, prenant notre cheminée pour chatière.*

*Encore un rêve qui s'en va.
Ma belle et bonne Marguerite
Nous ne pourrons plus aller au bois
Vivre la fin de notre vie.*

La première guerre mondiale brisera le développement des sports d'hiver. Les activités touristiques reprennent à l'entre-deux-guerres: sont aménagés **une première piste et un tremplin de saut en bois**. En 1933 on envisage la construction d'une patinoire.

En 1937 un Cantalien, Alfred Jacomis, né à Albepierre, participe aux championnats du monde de ski de fond à Chamonix. Il sera champion de France en 1939.

La seconde guerre mondiale éclate et toutes les installations sont réquisitionnées par l'armée, les activités sportives sont interrompues.

En 1947, les skieurs vont en finir avec les efforts de la montée et pouvoir se consacrer au perfectionnement de la glisse et de la descente: le premier [téléski](#) est créé sur le Puy de Massebœuf: le *téléski de Massebœuf*, qui remontait la piste technique : la Parallèle.

En 1960, le Conseil Général prend la décision de relancer la station en la dotant des équipements nécessaires et en choisissant pour site la Prairie des Sagnes. Il fait appel à des architectes urbanistes spécialistes de la montagne afin d'aménager ce vaste domaine, qui prend le nom de **Super Lioran**. La régie départementale installe en 1965 les téléskis de la Gare, de La Familiale et du Remberter.

La véritable innovation de la station a été la création du **téléphérique** du [Plomb du Cantal](#), inauguré en le 14 juillet 1967 par le Premier Ministre Georges Pompidou.

Extrait de : [http://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Lioran_\(station\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Le_Lioran_(station))

3- La station aujourd'hui :

Le site de la station: <http://www.lelioran.com/>



La station du Lioran dispose du **plus grand domaine skiable du Massif central** qui se répartissent en 3 secteurs (Plomb du Cantal, Prairie des Sagnes et Masseboeuf/Rombière). Elles s'étendent sur 150 hectares entre **1150 et 1855m d'altitude**.

ENT'RAID - Département du Cantal

Situation géographique	
Massif	Massif central - Cantal
Altitude maximum	1 855 m
Altitude minimum	1 152 m
Ski alpin - Remontées	
Nombre de remontées	21
Téléphériques	1
Télésièges	7+1 débrayable
Téléskis	11
Fils neige	1
Débit	22 110 (personnes/heure)
Ski alpin - Pistes	
Nombre de pistes	43
 Noires	6
 Rouges	14
 Bleues	12
 Vertes	11
Total des pistes	60 km
 Installations Nouvelles glisses	Snowpark, boardercross
Ski de fond	
Nombre de pistes	18
 Rouges	5
 Bleues	5
 Vertes	4
Total des pistes	Environ 80 km
Neige artificielle	
Canons	222
Superficie	Environ 17 km

La station se veut accessible à tous les niveaux, elle dispose donc d'équipements adaptés pour tous :

- aux débutants : espace débutant, télébaby, ...

- aux plus expérimentés : zone free ride, snowpark, boardercrosse, stade de slalom permanent, ...

Ski nocturne pendant les vacances scolaires : sur 3 pistes + snowpark

Autres activités:

- Ski de fond
- [Ski de randonnée](#)
- Cascade de glace
- [Alpinisme](#)
- Nouvelles glisses : [speed riding](#) ; [snowkite](#) ; [ski joëring](#)
- Patinoire couverte
- Chiens de traîneaux
- Jeux gonflables
- Raquettes
- Moto-neige
- Quad
- Luge sur rail
- Cinéma
- Balnéothérapie
- VTT (en été)
- Randonnée (en été)
- Acrobranche (en été)

