



Pôle d'excellence rurale 2010
Appel à projets

**Développer le fret ferroviaire
en Livradois-Forez,
par la valorisation de sa ressource en bois,
pour générer de nouvelles activités**

20 OCTOBRE 2010

Intitulé du projet de Pôle d'Excellence Rurale du Livradois-Forez

Développer le fret ferroviaire en Livradois-Forez, par la valorisation de sa ressource en bois, pour générer de nouvelles activités

Coordonnées de la structure porteuse

Porteur de projet : Syndicat mixte du Parc naturel régional Livradois-Forez

Adresse : Maison du Parc 63880 St-Gervais-sous-Meymont

Coordonnées tél : 04-73-95-57-57 Fax : 04-73-95-57-84 e-mail : e.cournut@parc-livradois-forez.org

Site internet : www.parc-livradois-forez.org

Président : Tony BERNARD, **Directeur** : Jacques FOURNIER, **Coordination du PER** : Eric COURNUT

Département du porteur du projet : Puy-de-Dôme (63)

Autres départements concernés par le projet : Haute-Loire (43) et Loire (42)

Régions concernées : Auvergne et Rhône-Alpes

Le contexte du projet. Dans quelle dynamique territoriale s'inscrit-il ?

Le Livradois-Forez est à la fois rural et industriel.

- Rural avec une activité agricole traditionnelle de polyculture-élevage qui a montré une grande capacité d'adaptation face aux importantes mutations du contexte national et international durant les cinquante dernières années. Le secteur forestier est caractérisé par l'arrivée à maturité de nombreux boisements issus des plantations d'après-guerre ayant bénéficié du FFN, et une demande croissante de bois (énergie, matériaux) qui devraient dynamiser l'ensemble de la filière.
- Industriel autour de la vallée de la Dore et des bassins de Thiers et d'Ambert : près de 33 % des emplois du Livradois-Forez relèvent du secteur industriel.

Créé en 1986, le Parc naturel régional Livradois-Forez est l'un des plus vastes PNR de France. Depuis son origine, ce « Parc développeur » a toujours fondé son action sur la détermination des hommes et des femmes à maintenir vivant ce territoire en dynamisant la vie locale et en le faisant mieux connaître. Il regroupe dans un syndicat mixte 180 communes, les départements du Puy-de-Dôme et de la Haute-Loire, et la Région Auvergne. Ce syndicat est géré par un comité syndical de 56 élus, représentatif des différents niveaux de collectivités territoriales et des différents secteurs géographiques. Les contributions statutaires de ses membres représentaient 2 058 750 € au budget primitif 2010 sur un total de 3 397 157 €. Ses programmes d'actions font l'objet de conventions avec les deux Conseils généraux du Puy-de-Dôme et de la Haute-Loire et avec le Conseil régional d'Auvergne.

La Charte du Parc a été renouvelée par décret en 1998 et un nouveau projet de Charte, dont l'élaboration et la concertation avec l'ensemble des partenaires et de la population a duré près de 3 ans, est en cours d'approbation par les collectivités territoriales concernées.

Le diagnostic du territoire réalisé en 2008 dans le cadre de cette révision de Charte met en évidence cinq évolutions marquantes :

- 1- Une reprise démographique liée à l'arrivée de nouveaux habitants, mais inégalement répartie et dont la pérennité n'est pas assurée.
- 2- Un territoire qui reste structuré en bassins, avec des difficultés particulières dans le bassin thiernois.
- 3- Une qualité exceptionnelle des paysages, atout pour l'avenir mais aujourd'hui menacée.
- 4- Un potentiel naturel, agricole et forestier qui va prendre de plus en plus de valeur.
- 5- Deux ressources incontournables à ménager : l'eau et l'énergie. Parmi les ressources énergétiques renouvelables, le bois dispose d'un fort potentiel de développement.

Dans ce contexte, l'ambition de la nouvelle Charte du Parc Livradois-Forez est "d'inventer une autre vie respectueuse des patrimoines et des ressources du Livradois-Forez, où frugalité se conjugue avec épanouissement." Elle a été déclinée en 4 axes :

- 1- Un socle patrimonial, facteur d'appartenance.
- 2- Un territoire de ressources au bénéfice des habitants.
- 3- Des pratiques plus durables pour une autre vie.
- 4- Citoyen d'ici et du monde : l'Homme au cœur du projet.

Pour une description plus détaillée de la Charte, voir le résumé joint en Annexe.

Les thématiques abordées dans ce dossier de candidature PER concernent plus particulièrement deux des objectifs opérationnels prioritaires de cette nouvelle Charte : l'objectif opérationnel 3.3.1 qui est intitulé "Jouer l'atout de la voie ferrée Peschadoires-Estivareilles-Darsac" et l'objectif opérationnel 2.2.3 qui est intitulé "Valoriser et transformer le bois sur place pour accroître sa valeur ajoutée".

Les objectifs du projet

La sauvegarde de la voie ferrée qui traverse le Livradois-Forez sur près de 150 km a toujours été une priorité pour l'ensemble des élus de ce territoire. Les défis du changement climatique et de la raréfaction des énergies fossiles, vont provoquer de profondes mutations dans les pratiques, et notamment dans le domaine des transports. Pour anticiper ces changements, la nouvelle Charte du Parc prévoit de «jouer l'atout de la voie ferrée » dans le domaine touristique (en développant un produit de tourisme ferroviaire ambitieux), dans le domaine du fret ferroviaire avec les entreprises proches de la voie et en pariant à plus long terme sur le développement d'une offre de déplacement pour les personnes (sur certaines portions de la ligne). Ces nouvelles perspectives de substitution du rail à la route, partagées par l'ensemble des partenaires du territoire sont confortées par les évolutions récentes dans le domaine du fret et notamment, la création le 30 septembre 2010 d'un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) à l'échelle auvergnate. Ce projet de PER aura donc pour objectif prioritaire de poursuivre les travaux d'amélioration des performances techniques de la voie et d'en conforter l'équilibre économique par le développement du fret (volet 1).

La forêt qui est une ressource naturelle essentielle du Livradois-Forez est également la filière économique qui présente le plus fort potentiel de transport par le rail, à la fois pour les produits finis et les produits connexes des scieries. Or, elle est insuffisamment exploitée : seulement 40 % du bois potentiellement exploitable l'est effectivement aujourd'hui. Pour développer cette exploitation, l'ensemble des acteurs de la filière se propose d'expérimenter la mise en place d'une démarche de tri et de paiement à la qualité des bois qui passe notamment par l'équipement en matériels spécifiques des scieries (volet 2).

Volet 1 : Développer le fret ferroviaire en Livradois-Forez

Le « PLM » (Paris-Lyon-Méditerranée) a construit au début du XXème siècle une ligne passant par l'axe Vichy-Le Puy-en-Velay. Elle a progressivement été délaissée par la SNCF : d'abord avec la suppression du trafic voyageurs dans les années 1970, puis celui du trafic marchandises au début des années 1980.

C'est à cette époque qu'une association locale a décidé, avec l'appui du Parc Livradois-Forez, de maintenir une activité ferroviaire sur cette ligne qui relie Peschadoires (63)-Sembadel (43)-Estivareilles (42)-Darsac (43). Les collectivités concernées ont acquis progressivement auprès de Réseau Ferré de France la totalité de ces 150 Km de voie et les gèrent par l'intermédiaire de deux syndicats mixtes. Entre 2006 et 2010, dans le cadre d'un premier Pôle d'Excellence Rurale, un travail de remise à niveau et de sécurisation des infrastructures et de la voie a pu être réalisé et a permis de maintenir les autorisations de circulation tant au niveau touristique qu'au niveau du fret. Parallèlement, les collectivités ont décidé de créer un syndicat unique de gestion regroupant les communautés de communes riveraines et quelques communes isolées. Ce syndicat qui devrait être opérationnel en début d'année 2011, sera doté d'un budget et de moyens de fonctionnement lui permettant d'assurer la gestion et le développement d'un projet ambitieux en termes d'activités

touristiques, de fret ferroviaire, voire à plus long terme de transport de personnes sur certains tronçons.

Il sera maître d'ouvrage, dans le cadre du PER, d'un programme de travaux comportant deux parties :

- poursuite des travaux d'amélioration des performances techniques de la voie pour permettre le développement d'une activité fret entre Peschadoires (63) et Craponne (43).

- réalisation des investissements nécessaires au développement de cette activité fret : quais de transbordement, équipements spécifiques correspondants, wagons, ...

Enfin, les entreprises qui souhaitent développer le fret ferroviaire doivent également réaliser des aménagements ou acquérir les équipements nécessaires pour initier le transport par le rail de leurs intrants ou de leurs productions. Ces opérations bénéficieront également de financements du PER.

Volet 2 : valorisation de la ressource « bois »

Une caractéristique majeure du Livradois-Forez est l'importance de la forêt qui couvre 50 % de son territoire. Il s'agit en effet de la région la plus boisée d'Auvergne puisque les boisements dans le Parc couvrent près de 167 000 hectares (toutes catégories de boisements confondues) à comparer avec une surface boisée estimée à 700 000 hectares pour l'ensemble de la région Auvergne, soit environ le quart des boisements de la région. L'arrivée à maturité de nombreux boisements et les besoins croissants de production de bois tant dans le domaine de l'énergie que du matériau, vont dynamiser durablement cette filière.

Première essence du Livradois-Forez, le sapin représente une ressource disponible annuelle de près de 435 000 m³ dont plus de 40 % de gros et très gros bois. Paradoxalement, la valorisation des grumes est en baisse depuis plusieurs années. Une étude technique sur la ressource a montré que les bois de sapin étaient d'une qualité très hétérogène et qu'il était très difficile d'évaluer la qualité intrinsèque du bois à partir du seul aspect visuel de l'arbre sur pied. Par ailleurs, une étude marketing a montré que le sapin pour être bien valorisé doit correspondre aux attentes globales du marché de la construction bois. Il n'y a pas de marché spécifique pour le sapin.

Les acteurs de la filière ont décidé d'expérimenter une démarche de tri et de paiement à la qualité des vieux sapins. Cette démarche passe par la définition d'une grille de qualité, l'équipement des professionnels en cubeurs et en machines de classement des bois, la certification des agents cubeurs et le contrôle externe de la démarche. Elle s'inscrit dans une action interrégionale qui a fait l'objet d'une demande de financement sur les crédits des programmes Massif Central pour tout le volet étude, expertise, formation et animation. Ces acteurs souhaitent également développer les équipements permettant une meilleure valorisation des bois sur le territoire. Les investissements dans les entreprises volontaires pour s'engager dans la démarche font l'objet d'une demande de financement dans le cadre du présent PER.

La nature des différentes opérations constitutives du projet et leur cohérence

Les opérations retenues ont été identifiées comme pouvant être réalisées dans un délai de trois années. Mais elles ne constituent qu'une partie d'un projet qui s'inscrit dans le prolongement d'un premier PER et vise un développement à moyen et long terme. La garantie de sa pérennité dans le temps tient précisément aux opérations qui, sans être programmées dans ce cadre, sont d'ores et déjà prévues et font l'objet de démarches déjà engagées par les différents partenaires du Livradois-Forez.

Pour le volet 1, les opérations présentées concernent des investissements sur la voie ferrée et des équipements permettant aux entreprises de développer le transport de leurs intrants et produits finis par le rail.

Investissements sur la voie ferrée : le syndicat mixte regroupant les communautés de communes riveraines qui est en cours de constitution par la fusion des deux syndicats mixtes existants, doit poursuivre l'amélioration des performances techniques de son patrimoine pour permettre la circulation des trains dans les conditions de sécurité fixées par l'Etat (bureau interrégional des remontées mécaniques et des transports guidés). Les ouvrages présentant un état général satisfaisant ainsi que les rails, il s'agira pour l'essentiel de poursuivre le travail de remplacement des

traverses usagées, de bourrage de la voie, la rénovation des passages à niveau, la remise en état d'ouvrages hydrauliques (fossés, petits ponts, ...) indispensables pour évacuer correctement les eaux de ruissellement et enfin, la réalisation de travaux de sécurité nécessaires pour obtenir le statut d'Installation Terminale Embranchée (ITE).

En début d'année 2011, une expertise concernant l'état de l'ensemble des traverses de la ligne (130 km) sera réalisée par un bureau d'études agréé.

Pour créer les conditions favorables au développement du fret ferroviaire, ce syndicat doit également réaliser à proximité des entreprises parties prenantes des aménagements permettant le chargement et le déchargement des wagons. Il s'agit :

- d'un quai de transbordement à Arlanc permettant aux scieries locales, à la Société de Granulés d'Arlanc et à d'autres entreprises intéressées, de charger et décharger leurs marchandises. Ce quai était déjà envisagé lors du premier dossier de PER et sa réalisation avait été reportée pour donner la priorité aux travaux sur la voie. Coût total estimé : 70 000 € HT.
- d'un quai de transbordement à Courpière à proximité de la gare et de la zone d'activité de Lagat en cours d'équipement par la communauté de communes du Pays de Courpière. Ce quai servira à la fois de zone d'interface entre l'OFP régional et l'opérateur historique, AGRIVAP. En effet les trains peuvent être acheminés sur la ligne du Livradois-Foréz par AGRIVAP, mis en attente à Courpière et ensuite repris par l'OFP pour les amener sur le réseau national. Par ailleurs ce quai et cette zone de chargement pourront être utilisés par les entreprises de Courpière et notamment celles de la zone d'activité de Lagat, attenante au terrain de la gare, pour charger et décharger le fret. Coût total estimé : 30 000 € HT.
- d'une trémie sous voie à Giroux permettant de vider des wagons de plaquettes de scieries pour approvisionner la chaufferie des papeteries. L'acheminement de ces plaquettes par le rail est possible mais seulement avec des wagons à déchargement gravitaire, ce qui nécessite une trémie sous voie. Cette trémie serait réalisée sur une voie de garage de la gare de Giroux qui jouxte la chaufferie bois. Ensuite, les plaquettes seront acheminées de la trémie sous voie à la trémie de la chaudière par un boisseau avec tapis roulant (environ 30 m). Coût total estimé : 100 000 € HT.

Approvisionnement d'entreprises par le rail

Le fret ferroviaire pour des destinations lointaines ne sera possible que lorsque la ligne bénéficiera du statut d'ITE à Peschadoires et d'une convention avec RFF. Il est donc encore difficile pour l'OFP de faire des propositions financières concrètes aux entreprises. Cependant plusieurs entreprises ont d'ores et déjà manifesté leur intérêt pour cette solution de transport et en premier lieu les entreprises de la filière bois qui ont été les dernières utilisatrices de la ligne avec la SNCF dans les années 1980 et qui ont à transporter sur de longues distances des matériaux pour lesquels la solution ferroviaire est la mieux adaptée. Ces entreprises devront acquérir des équipements spécifiques de chargement ou de stockage pour ce type de fret. Les aides proposées aux entreprises privées dans le cadre de ce PER sont des aides au titre du régime de « minimis » au taux de 30 %.

- L'entreprise SGA – Société de granulés d'Arlanc qui fabrique, conditionne et vend du granulé de bois pour les chaufferies. Cette entreprise a des marchés dans les pays du Nord de l'Europe qu'elle envisage de développer dans les années à venir. Elle est propriétaire d'un terrain limitrophe de la voie. Le transport par rail nécessite la réalisation sur ce terrain d'une voie de dérivation et d'équipements nécessaires au chargement des wagons. Coût total estimé : 80 000 € HT.
- Les Scieries Raz et Veyrières à Arlanc pour l'expédition de bois vers le Magreb via les ports d'Arles ou de Sète. Ces entreprises expédient environ 30 000 tonnes par an depuis de nombreuses années. Elles ont réalisé pendant de nombreuses années ce mode de transport avec la SNCF et sont très intéressées pour envisager à nouveau ce transport par le rail. Outre le quai de chargement qui sera réalisé par le syndicat mixte, elles doivent acquérir des

matériels nécessaires au chargement des wagons. Coût total estimé : 40 000 € HT.

- La société COFELY, gestionnaire de la chaufferie qui fournit de la vapeur d'eau aux papeteries de Giroux. Elle doit réaliser un boisseau avec un fond roulant pour relier la chaudière à la trémie sous voie réalisée par le syndicat mixte. Coût total estimé : 30 000 € HT.
- L'entreprise GBA qui approvisionne en granulats depuis la carrière des Malavaux à Cusset la plateforme de stockage des Quatre routes à Marsac-en-Livradois pour la réalisation des travaux routiers départementaux du secteur (15 à 20 000 tonnes par an). Actuellement transportés par camions, ces granulats pourraient être transportés par train. Une voie secondaire devra pour cela être réalisée sur les terrains de la plateforme. Coût total estimé : 30 000 € HT.

En 2011, une enquête sera réalisée auprès de l'ensemble des entreprises des communes riveraines de la voie pour connaître leurs besoins de transport et la part de ces transports qui pourrait être réalisée par le rail, afin d'impliquer de nouveaux établissements dans ce projet.

Pour le volet 2, les opérations présentées concernent la mise en place d'une démarche de tri, de paiement à la qualité des vieux sapins et de meilleure valorisation des bois sur place. Des investissements sont prévus dans 5 scieries volontaires représentant environ 200 emplois : la Scierie Livradois à Dore-l'Eglise, la Scierie Raz à Dore-l'Eglise, la Scierie Veyrière à Arlanc, la Scierie Philipon à La Chaise-Dieu et la Scierie du Forez à Vollore-Montagne. Chacune d'elles envisage un équipement en machine de classement sur sa ligne de sciage (devis proposé par la société Dynalyse AB pour une machine Precigrader – version PG100) pour un montant de 215 000 € HT, un équipement en machine de cubage (devis proposé par la société Pierre Mauchamp pour un mesureur de profil True Shape complet) pour un montant de 50 000 € HT et des équipements permettant une meilleure valorisation des bois : amélioration de l'organisation des parcs à grumes, finition des sciages (rabotage, production de bardages,...), amélioration de la qualité du sciage, ..., pour un montant de 235 000 € HT. Les aides proposées à ces entreprises dans le cadre de ce PER sont des aides au titre du régime de « minimis » au taux de 30 %.

Il est rappelé que le volet étude, expertise, formation et animation de l'ensemble de cette démarche fait l'objet d'une demande de financement sur les crédits des programmes Massif Central.

La cohérence du projet avec les autres démarches territoriales existantes

Le territoire du Parc Livradois-Forez, structure porteuse de ce PER, s'étend sur 180 communes. Il concerne pour tout ou partie de leur territoire 24 communautés de communes et 6 pays. De par son antériorité et sa volonté marquée de rechercher la meilleure articulation possible avec les communautés de communes et les pays, les projets du Parc sont systématiquement concertés avec eux. Ainsi, pour ce qui concerne le projet de PER, les communautés de communes concernées par la voie ferrée sont membres de deux syndicats mixtes qui ont travaillé en collaboration étroite avec le Parc pour élaborer ce dossier. Les 3 pays concernés, la Vallée de la Dore, le Velay et Lafayette, ont inscrit dans leur contrat Auvergne + deuxième génération qui couvre la période 2011-2013 et qui est en cours de négociation avec le Conseil régional d'Auvergne une fiche opération et un financement pour les travaux sur la voie ferrée. 4 communautés de communes du Parc sont porteuses d'un Plan de Développement de Massif forestier et sont les territoires prioritaires pour expérimenter le paiement à la qualité des bois proposé dans ce PER. Par ailleurs, le Parc Livradois-Forez est porteur d'un programme Leader qui a été élaboré en décembre 2007 et qui est aujourd'hui pleinement opérationnel. Ce programme comporte notamment une fiche opération intitulée "jouer l'atout de la voie ferrée" permettant de financer les études, les expertises et l'animation nécessaires au développement de cette ligne ferroviaire, complémentaires des investissements prévus dans ce projet de PER.

Les partenaires associés au projet (publics-privés) et l'organisation de la gouvernance

En premier lieu, il faut souligner que la qualité du partenariat conditionne la réussite de ce projet.

Le Parc est structure coordinatrice de ce projet en raison d'une part de la coïncidence de son territoire avec à la fois le massif forestier et le tracé de la ligne ferroviaire, et d'autre part de son savoir-faire reconnu de porteur de programmes ou de projets faisant appel à un large partenariat, tant pour leur élaboration que pour leur suivi.

Les partenaires privés associés au projet sont les suivants :

- . le BICA (Bois d'Industrie Centre-Auvergne) GIE des scieurs d'Auvergne,
- . Auvergne-Promobois, regroupant l'interprofession,
- . Groupement des propriétaires forestiers de la Montagne Thiernoise,
- . Groupement des propriétaires forestiers de la vallée de l'Ance/Dore,
- . Pôle bois du Haut-Forez,
- . Ferovergne, l'OFP régional,
- . les entreprises concernées par des investissements.

Les partenaires publics associés au projet sont les suivants :

- . CRPF,
- . ONF,
- . CCI d'Ambert et de Thiers,
- . Sous-Préfecture d'Ambert,
- . DRAAF Auvergne,
- . DDT du Puy-de-Dôme et de la Haute-Loire,
- . les collectivités suivantes :
 - . Parc naturel régional Livradois-Forez, porteur du PER,
 - . Communautés de communes et communes concernées du Parc,
 - . Syndicat mixte ferroviaire Pont-de-Dore-Sembadel,
 - . Syndicat mixte de développement ferroviaire du Livradois-Forez,
 - . Pays de la vallée de la Dore, de La Fayette et du Velay,
 - . Conseils régionaux d'Auvergne et de Rhône-Alpes,
 - . Conseils Généraux du Puy-de-Dôme, de la Haute-Loire et de la Loire,

Un comité de pilotage spécifique au pôle d'excellence rurale regroupant les partenaires publics et privés sera mis en place selon les mêmes principes que le Comité de programmation et de suivi du programme LEADER Livradois-Forez.

Il est prévu que celui-ci soit composé de 18 membres :

- le Sous-Préfet d'Ambert,
- 9 élus du territoire :
 - . 2 représentants du Parc Livradois-Forez, dont son Président,
 - . 4 Présidents de Communautés de communes,
 - . le Président de l'association du Pays de la vallée de la Dore,
 - . le Président du Syndicat mixte ferroviaire Pont-de-Dore-Sembadel,
 - . le Président du Syndicat mixte de développement ferroviaire du Livradois-Forez.
- 1 représentant des groupements de propriétaires forestiers,
- 1 représentant du BICA,
- 1 représentant de Ferovergne,
- 1 représentant d'Auvergne-Promobois,
- 1 représentant des CCI de Thiers et d'Ambert,
- 1 représentant du CRPF,
- 1 représentant de la DRAAF Auvergne,
- 1 représentant de la DDT du Puy-de-Dôme,

Le Comité de programmation LEADER d'une part, et le Comité syndical du Parc naturel régional Livradois-Forez d'autre part, seront régulièrement tenus informés de l'état d'avancement du projet.

La réponse apportée par le projet aux enjeux de l'appel à projets PER

Le projet s'inscrit dans l'enjeu "accroître la capacité économique des territoires ruraux" de l'appel à projet PER. Il s'appuie sur une double dynamique territoriale :

- celle portée par l'ensemble des partenaires de la filière bois du massif forestier du Livradois-Forez autour d'une action innovante de paiement à la qualité des bois de sapin et plus spécifiquement des « gros sapins », mais aussi du développement du bois-énergie. Cette dynamique est largement portée et relayée auprès des propriétaires grâce à la mise en place durant ces dernières années de 5 Plans de Développement de Massif sur la Montagne Thiernoise (désormais achevé), la vallée de l'Ance, le Haut-Livradois, le Pays d'Aranc et le Pays d'Olliegues, et d'une Charte forestière de territoire en cours d'élaboration sur l'arrondissement d'Ambert ;
- la dynamique d'un projet ambitieux de développement de la voie ferrée, axe structurant du Livradois-Forez qui concerne 11 communautés de communes réparties sur trois départements et deux régions.

Le projet répond par ailleurs à un enjeu de sylviculture majeur pour le territoire. En effet, les sapinières du Livradois-Forez sont traditionnellement gérées en futaies jardinées ou irrégulières. Or, la surcapitalisation en gros bois actuellement observée va à l'encontre du maintien de cette structure irrégulière et remet en question l'avenir même de ces peuplements forestiers identitaires du Livradois-Forez. Un traitement irrégulier ou jardiné des sapinières suppose que les gros et très gros bois soient coupés dans les meilleurs délais. Leur exploitation permettra d'assurer la régénération de la sapinière et le maintien de sa structure irrégulière.

Ainsi ce projet articule un soutien à l'investissement par le biais du PER, avec des programmes de soutien à l'ingénierie tel que Leader pour l'ingénierie liée au développement du fret ferroviaire, et le programme Massif Central pour l'ingénierie, la formation et la sensibilisation concernant la valorisation des bois de sapin auprès de l'ensemble des intervenants de la filière.

Le lien entre le projet et le PER, si un PER existe déjà sur le même territoire

Le Parc Livradois-Forez a été labellisé PER le 11 juillet 2006 pour son projet de "Valorisation de la forêt par le développement du bois-énergie et du fret ferroviaire". Ce PER a été réalisé en partenariat et avec le soutien déterminant des services de l'Etat, des partenaires de la filière bois et de toutes les collectivités locales. Au-delà des investissements réalisés (voir compte rendu en annexe), il faut souligner l'avancée significative du volet ferroviaire de ce projet grâce au rachat de la voie et à la création imminente d'un syndicat unique de communautés de communes et de communes pour gérer ces 150 Km de voie. Autre point très positif, l'organisation et l'opérationnalité de l'approvisionnement en plaquette bois par les scieries du territoire des chaufferies et réseaux de chaleur, qui représentent plus de 30 000 T aujourd'hui. Un Plan d'Approvisionnement Territorial (PAT) sera lancé le 15 octobre 2010 par le Parc pour aller plus loin dans cette organisation et anticiper les besoins en prenant en compte les projets en cours ou prévus dans les prochaines années.

L'évolution de l'organisation nationale du fret ferroviaire et le Grenelle de l'environnement ont apporté confirmation de la pertinence de ce projet ainsi que de son aspect novateur. La création d'un OFP à l'échelle auvergnate permet d'assurer le lien avec le réseau ferré national et l'organisation concrète du fret. Enfin, le partenariat avec les structures et les entreprises de la filière bois a facilité grandement l'émergence d'un large accord sur la nécessité d'expérimenter une meilleure valorisation du bois par le biais d'un paiement à la qualité.

Le deuxième projet de PER présenté ici, découle donc totalement de ces dynamiques initiées ou confortées par le premier PER.

La plus value du projet pour favoriser l'excellence rurale

La plus-value tient tout d'abord à l'approche très transversale, c'est-à-dire susceptible d'impliquer les principaux acteurs du territoire dans des champs différents mais très complémentaires. Elle tient

ensuite au partage unanime de la stratégie du projet par l'ensemble des partenaires. Enfin, au caractère économique des filières concernées à savoir la valorisation du bois et le fret ferroviaire, articulé aux stratégies territoriales des différentes collectivités locales.

L'impact du projet sur l'emploi, les ressources et l'espace

L'impact sur l'emploi se situe essentiellement dans les entreprises concernées par un renforcement de leur activité. Le poids économique de la filière bois est très important avec 831 établissements en 2008 dont près de 200 employant au moins un salarié et concerne tout le territoire, comme le montre la carte de localisation de ces entreprises en annexe. Le potentiel de développement de ces entreprises est important car on estime que seulement 40 % de l'accroissement biologique annuel de la forêt est actuellement récolté alors qu'on prévoit un accroissement des besoins en bois dans les secteurs de la construction et de l'énergie. De plus, leur implication croissante, au-delà du sciage des bois, vers des produits finis sera conforté et générateur d'emplois. Le syndicat mixte procèdera à la création de 3 emplois. Les exploitants et l'OFP (Ferovergne) connaîtront également un renforcement de leurs activités et de leurs effectifs. Globalement, ce PER devrait permettre la création ou le maintien d'environ 20 emplois.

L'impact sur les ressources et l'espace est évident car mieux valoriser la forêt, c'est mieux valoriser l'une des principales ressources naturelles du Livradois-Forez qui couvre 50 % de la surface du territoire et dont une part importante arrive à maturité.

Le caractère innovant du projet

Le caractère innovant de ce projet tient principalement à l'articulation extrêmement cohérente d'approches complémentaires, reliées entre elles par un « fil conducteur » fort : la ligne ferroviaire qui traverse le Livradois-Forez. Celle-ci a été maintenue depuis 25 ans par une forte volonté de tous les acteurs locaux.

La seconde caractéristique innovante est l'importance toute particulière du partenariat public-privé dans un projet de cette nature. En effet, chaque catégorie d'acteurs impliqués, qu'ils soient privés (propriétaires sylviculteurs, exploitants, ETF, scieurs, exploitants de la voie ferrée, entreprises, OFP ...) ou qu'ils soient publics (collectivités territoriales, parc naturel régional, syndicats de la ligne ferroviaire, établissements publics de la forêt, chambres consulaires, ...) est indispensable à la réussite du projet. Aucune ne peut se substituer à une autre, et chacune doit jouer pleinement son rôle, constituant véritablement des maillons qui doivent être solidaires de la chaîne.

Les indicateurs de résultat qui seront mis en place pour mesurer l'impact du projet

En matière d'évaluation, le Parc a mis en place en 2010 un dispositif d'évaluation des résultats des actions conduites et de leur impact sur le territoire dans le cadre de sa nouvelle Charte. Une batterie d'indicateurs de résultats et d'indicateurs territoriaux pour l'observation de l'évolution du territoire a été mise en place pour l'évaluation en continu des 42 objectifs opérationnels de sa nouvelle Charte et des actions conduites. Ce dispositif s'appuie sur une réflexion menée en commun avec l'ensemble des Parcs naturels régionaux de France et utilise un logiciel informatique commun. L'évaluation du PER sera réalisée dans ce cadre.

Les indicateurs qui seront suivis concernant les opérations du PER sont les suivants : montant des investissements effectivement réalisés par les entreprises parties prenantes du PER, nombre de cubeurs installés dans les scieries, nombre de machines de classement installées dans les scieries, nombre d'emplois dans les entreprises parties prenantes du PER, nombre de kilomètres de voie ferrée exploités pour le fret ferroviaire, nombre de tonnes de fret ferroviaire réalisées sur la voie ferrée par an, nombre d'entreprises du Livradois-Forez impliquées dans le fret ferroviaire.

Les moyens d'ingénierie de la structure à disposition ou prévus pour assurer le suivi et l'évaluation du projet

Le syndicat mixte du Parc naturel régional Livradois-Forez dispose d'une équipe technique qualifiée et pluridisciplinaire d'une trentaine de personnes pour la mise en œuvre et le suivi technique des

actions du Parc, l'accompagnement et l'ingénierie de projet auprès des porteurs de projets privés et des collectivités locales, l'accueil, l'information et la sensibilisation des différents publics. Cette équipe est habituée à gérer des programmes complexes tels que Leader (depuis 1991), 5 sites Natura 2000, le SAGE Dore, un contrat ATEnEE (ADEME). Elle a géré un premier PER entre 2006 et 2010. La coordination du programme sera assurée par le directeur adjoint du Parc. Les chargés de mission qui interviendront plus particulièrement sur le PER sont le chargé de mission "valorisation de la forêt", celui en charge du développement ferroviaire qui a été recruté en 2009, ainsi que les chargés de mission tourisme et développement économique qui viendront en appui.