

# Suzanne reste à quai

La réhabilitation du chemin de fer historique du Varinot prend du retard. Le projet est suspendu à une énième étude complémentaire exigée par la Codecom.

**O** piniâtres et jamais résignés, les bénévoles de l'association du Chemin de fer historique de la Voie sacrée ne se découragent pas.

Malgré les difficultés et les lourdeurs administratives, ils veulent aller au bout de leur rêve : voir rouler Suzanne, la vaillante locomotive à vapeur sauvée de la rouille et de l'oubli, sur une portion du tracé qu'elle emprunta jadis pour alimenter le front de Verdun.

« On n'a pas fait tout ça pour s'arrêter là. Cette loco fait partie de notre patrimoine local et sa renaissance doit la conduire à devenir l'ambassadrice du tourisme meusien », plaide Jean-Michel Althuser.

Au bout de seize années de restauration (50.000 heures de travail), la vénérable dame de fer, classée monument historique, a craché ses volutes de fumée blanche l'an dernier. Après 65 ans de sommeil !



■ Jean-Michel Althuser et les membres de l'association y croient dur comme fer.

Pour porter le projet de chemin de fer touristique, une association (CFHVS) ad hoc a été créée en novembre 2009.

En un peu plus d'un an, le projet a été peaufiné dans le moindre détail. La dernière étude (Protourisme) la plus aboutie ne relève aucune difficulté sur les plans technique et foncier. Le projet prévoit la reconstitution d'un tronçon de la voie métrique sur 4,8 km empruntant l'ancien tracé du Varinot à travers la forêt de

Massonge.

L'association a reçu des engagements (SNCF, armée) pour récupérer tout le matériel et l'outillage nécessaire : rails, traverses, éclisses, tirrefonds, ballast.

Côté financier, le coût est estimé à 840.000 € HT. L'association a reçu des engagements de principe (Région, GIP objectif Meuse, Département, État) pour 80 % de la somme, et assure 10 % en autofinancement.

Sollicitée pour les 10 % restants, la Codecom de Bar, représentée lundi soir à l'as-

semblée générale par Gilles Barnagaud, a confirmé « son soutien politique du projet » tout en conditionnant sa décision définitive à une actualisation de la dernière étude, qui devrait être menée d'ici trois mois.

Pourquoi cette prudence ? La Codecom souhaitait initialement que le projet de chemin de fer soit adossé à celui d'un musée de l'arrière-front à Bar-le-Duc. Or la « Mission histoire » pilotée par le conseil général a opté pour une implantation du musée à Souilly.

## Trois scénarios

► **1** - tracé de 4,8 km avec trois espaces d'animation : évocation des métiers de la forêt et du bois, rôle sanitaire de l'arrière-front avec reconstitution d'un hôpital de campagne, parcours découverte de la faune et la flore avec acrobancher. Objectif : 5 à 10.000 visiteurs par an pour atteindre l'équilibre financier.

► **2** - projet jumelé avec un autre produit d'appel touristique plus complet sur le territoire. Scénario plus ambitieux (privilegié par la Codecom) mais qui reste à définir.

► **1 bis** - longueur du tracé portée à 9 km et réalisation d'une maison des inventeurs meusiens de la locomotion (fardier Cugnot, vélo Michaux, moteur diesel Dickhoff).

« D'où la nécessité de conforter certains éléments du projet du Varinot pour en assurer la pérennité », justifie Gilles Barnagaud.

Jean-Michel Althuser reste confiant : « Notre hypothèse la moins ambitieuse, validée par le bureau d'étude, confirme que nous sommes à l'équilibre sur cinq années de fonctionnement avec 5 à 10.000 visiteurs ».

À la Codecom de donner son feu vert.

Gérard BONNEAU