

Compte rendu du voyage au "PAYS DE LA FOURME" du 12 septembre 2025

Ce 12 septembre 2025, des APAVIENS et deux retraités de l'AARCCIL, se retrouvent de bonne heure sur le parking du lycée de Charbonnières pour partir en Auvergne, et plus particulièrement à Ambert et ce pour visiter une ferme, déguster les produits de cette dernière, déjeuner et embarquer dans un train touristique pour un voyage sur la ligne touristique reliant Ambert (63) à la Chaise Dieu (43).

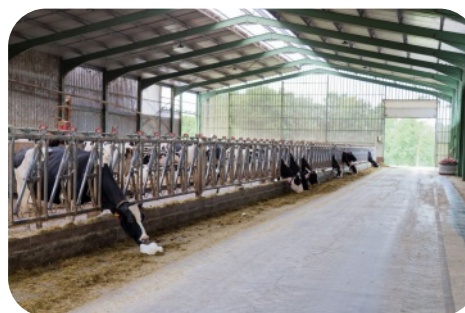
Le car du voyageur Venet arrive et nous embarquons à 7h. Notre chauffeur se prénomme Johnattan et après le comptage des voyageurs, un bref rappel des consignes de sécurité car sagement nous avions déjà tous mis nos ceintures de sécurité, nous voilà partis à 7h 15 en direction de Charbonnières pour prendre l'autoroute A89 à La Tour-de-Salvagny.



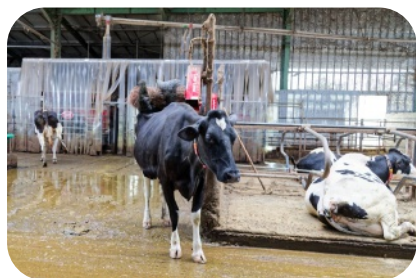
Un grand calme dans le car, certains n'ayant pas fini leur nuit. A 8h30, une petite pause sur une aire autoroutière « La Plaine Du Forez Est » de l'A72, car certains n'avaient pas eu le temps de prendre leur petit déjeuner. Après la sortie de l'A72 et la traversée de Montbrison, nous prenons la route d'Ambert qui est étroite et très sinueuse. Un habitué des routes de ce style devra changer de place avant d'être trop malade.

A 10H, nous arrivons à la ferme du [GAEC «Rodary – L'Ambertoise»](#), installée à Ligonne sur la commune d'Ambert et dont les propriétaires, depuis quatre générations, produisent de la « FOURME d'AMBERT » labellisée AOC .

La visite débute dans la salle de stabulation, un immense hall comportant une zone réservée aux vaches et séparée par un cornadis non bloquant, espèce de barrière en tubes métalliques permettant aux animaux de passer librement leur tête pour manger.



La zone réservée aux animaux comporte des box ouverts, séparés par des barrières, dans lesquels les vaches peuvent se coucher, sur des tapis à mémoire de forme non paillés, et



ruminer. La propreté de la zone est assurée par un gros ROOMBA qui récupère constamment, par des aller et retours, les déjections produites par les vaches qui ne sont pas des animaux très propres. Lorsque l'appareil est plein, il va automatiquement se vider dans la fosse à purin. Quand cette fosse est trop pleine, un agent avec son tracteur, pompe, dans une tonne, la partie liquide et va l'épandre dans les champs.

Le long du cornadis, de la nourriture est répandue pour permettre aux animaux, qui normalement pâturent, de compléter leur alimentation avec de l'herbe ensilée. Si la vache veut se faire belle ou éloigner les bestioles qui l'indisposent, une grosse brosse tournante s'occupe d'elle en lui procurant des massages.



A l'extrémité de la salle, une ouverture, munie de portiques permet, librement, aux vaches de rentrer ou sortir du bâtiment afin de regagner les pâturages. Les portiques servent par le biais de colliers à contrôler les mouvements des animaux.

Finie la vache "Margueritte", dans le film "la vache et le prisonnier" avec pour principal acteur Fernandel , chez les Rodary, toutes les vaches ont un numéro, une carte d'identité et sont équipées d'un collier.

En bout du bâtiment, à l'extérieur on trouve,

-à gauche un immense bac circulaire en béton qui reçoit le contenu des robots de nettoyage,

-à droite un garde-manger constitué par un stockage d'herbe placée sous une bâche,

compressée par des pneus constituant un ensilage.

C'est un peu comme "la marche en avant" dans les restaurants. Derrière le stockage, on observe le retour des vaches qui ont pâturé dans les près et qui reviennent pour être traites

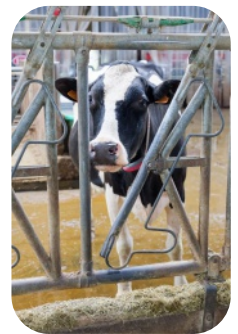
Plusieurs races de vaches sont autorisées pour fabriquer des fourmes AOC à Ambert.

Le troupeau de vaches des 100 vaches composant le troupeau d «L'Ambertoise» est constitué par des [Prim'holsteim](#) ; race particulièrement productive dont la hauteur des jambes facilite l'automatisation de la traite.

La superficie où les vaches peuvent "faire leur vie" est de 150 hectares.

Rappelez vous ce qu'on apprenait en Sciences :

La vache est un herbivore , elle mange une grande quantité d'herbe.



La mastication de l'herbe chez les vaches est un processus essentiel à leur digestion, qui se déroule en plusieurs étapes :

* mastication : lorsque la vache broute, elle avale l'herbe, avec très peu de mastication, sous forme de brins longs. La vache n'a pas d'incisive supérieure, elle déchire l'herbe en la tirant,

* rumination: après avoir ingéré une grande quantité d'herbe, la vache se couche et commence la rumination. Les brins d'herbe sont renvoyés de la panse (rumen) vers la bouche,

* digestion : Un fois bien broyés, les petits brins d'herbe retournent dans la panse où ils sont digérés par les micro organismes. Seuls les aliments finement broyés passent dans les autres estomacs pour une digestion plus approfondie.



Nota :

la vache mastique entre 6 à 8 heures par jour, elle produit entre 160 et 180 litres de salive par jour pendant la rumination ce qui permet de limiter le temps de broutage, réduisant ainsi les risques d'exposition aux prédateurs et aux conditions climatiques.

Les vaches forment un groupe soudé avec des relations préférentielles. Dans tout troupeau, il y a une vache dominante qui aura accès en priorité au lieu de couchage et à la nourriture. Leur espérance de vie est de 20 ans

En résumé, la vache laitière met à bas, la montée de lait se produit, après 60 jours, elle est de nouveau fécondée artificiellement grâce au sperme de Bob. ²

En moyenne, on la traite 300 jours puis on lui accorde 50 jours de séchage de pis et, ensuite, une autre maternité est organisée.

Cycle reproductif de la vache laitière :

Une question ne vous interpelle-t-elle pas, les vaches produisent-elles du lait sans avoir eu auparavant des veaux ?

La réponse est non, pour qu'une vache produise du lait, elle doit être tombée enceinte et avoir accouché.

Après l'accouchement du veau, il y a une stimulation des glandes mammaires et les premiers laits sont donnés aux veaux. Cette opération est manuelle pour que ce type de lait ne passe pas dans les conduits d'exploitation ce qui priverait le veau du premier lait plus protectif en polluant la production.

Nous avons pu apercevoir Bob, le taureau, qui fournit des spermatozoïdes pour les 100 vaches. Encore, un homme qui en fait de moins en moins.

Tout est fait pour que les vaches ne soient pas stressées durant la traite, car il y aurait création d'adrénaline ce qui réduirait radicalement sa production de lait.

Nous n'avons pas été indisposés par des mouches: normal le plafond est tapissé de grands carrés de papier "tue mouches".

Dans une salle adjacente à l'aire de stabulation, se trouve le robot de traite, une grande machine



bourrée d'électronique et de vérins pneumatiques qui permet de recueillir le lait des vaches en plaçant, sur les trayons des pis des vaches, des gobelets réunis à un réseau de stockage du lait..

Par son identification, sur un écran, apparaît pour chaque vache:

- l'heure de la dernière traite avec la quantité recueillie,
- l'heure du nouveau passage,
- etc...

Description de l'opération de traite à laquelle se rend librement l'animal:

- la vache se dirige vers la zone de traite, où elle est emprisonnée entre deux barrières

- de l'eau est projetée sur les trayons (partie extrême des pis),

puis sur les gobelets trayeurs qui recueillent le lait,

- le robot positionne les gobelets (opération délicate et propre à chaque animal),

- la traite commence,

- quand le débit de lait devient insuffisant, la traite s'arrête automatiquement,

- un nouveau jet d'eau permet de nettoyer les trayons et les gobelets,

- avant de débloquer les barrières, permettant la remise en liberté de l'animal, il est distribué un bonbon pour remercier la vache de sa coopération, il s'agit d'une espèce de sucre à base d'amidon.

Et c'est parti pour l'animal suivant. Mais si vous essayez de tricher pour avoir un nouveau bonbon, cela ne marche pas comme nous avons pu le constater. Tout est sous contrôle.

La quantité moyenne de lait par traite est de l'ordre de 10 litres par traite.



Nous devons laisser la place au deuxième groupe car nous étions trop nombreux et pour faciliter les explications nous étions divisés en deux groupes.

Nous partons donc vers le lieu de dégustation des produits où des informations complémentaires sur la Fourme nous sont données. La variété de la race, la période de l'année, les températures humide ou sèche donnent des variétés de tomes différentes tout en respectant les procédés de fabrication



1 lit d'eau = 1 kg mais un litre de lait = 1,03 kg

A la ferme, sont vendus directement les fruits de la production:

- la Fourme d'Ambert,
- le Tome des neiges,
- la Tome Fourme,
- la Fourme de caractère,
- des yaourts aux fruits

Les avis sont tranchés en fonction du désir d'avoir un fromage doux ou plus sec.

Après le rangement des achats dans la soute à bagages, transformée en stock de fromage, nous quittons le GAEC et retournons dans le centre d'Ambert pour déjeuner au "Restaurant de la Gare" qui fait face à cette dernière et où se trouve stationné le train touristique que nous allons prendre cet après midi pour aller à Notre Dame de la Roche.

Mais avant ceci, c'est l'heure de nous remplir l'estomac.

Au restaurant et après le kir de bienvenue, nous avons dégusté une grosse salade composée avec bien sûr des morceaux de Fourme d'Ambert, une caillette chaude avec gratin dauphinois et en dessert un gâteau au nougat entouré de crème chantilly.



Certaines ont eu la chance que sa voisine n'aime pas la chantilly, elles ont pu faire la gourmande comme le gâteau en plus à fait le plaisir d'un autre gourmand.

Après le café, c'est l'heure, en traversant la rue, d'aller à la gare, prendre le train touristique

Notre accompagnateur de [l'association AGRIVAP](#), qui s'occupe du maintien de la ligne ferroviaire « Livradois-Foréz », reliant Ambert à la Chaise-Dieu (40km), nous donne des informations sur notre voyage qui, d'Ambert, nous conduira sans arrêt à proximité de Saint Sauveur la Sagne en passant par Marsac en Livradois, Arlanc, Le procureur sur la commune de Mayres et Notre Dame de la Roche sur la commune de Mayres. Au cours de ce trajet, de 22 km, notre autorail monte de 605 m à 807m ce qui représente un dénivelé important et justifie la puissance du moteur de la machine.



La voie à l'écartement standard (1435 mm) est unique avec des rails courtes car le trajet est parfois très sinueux surtout après Arlanc où de nombreux ouvrages d'art ont été construits (viaducs, tunnels, ponts) la voie, montant, est en effet accrochée au flanc très raide de la colline qui domine la Dore.

Les passages à niveau sont, dans leur très grande majorité, automatisés.

Sur le trajet le train, a dû s'arrêter une fois pour fermer la barrière puis la rouvrir après que le train soit passé.

Notre accompagnateur nous indique que la signalisation ferroviaire est toujours à gauche et quand on voit le signal "S", le train klaxonne pour avertir les automobilistes qu'un train arrive et qu'ils ne doivent pas traverser la voie ferrée car il n'y a pas de barrière.

Malheureusement, nous avons pu constater que ce n'était pas toujours respecté ce qui a mis en colère le conducteur et les avertisseurs sonores du train ont rappelé au contrevenant le risque qu'il faisait prendre à tous.

L'autorail est un «[Picasso](#)» X-3867 construit par la Régie Nationale des Usines Renault (RNUR) en 1952 il a les caractéristiques suivantes :

Désignation :X 3801-4051

Surnom :Picasso

Composition :mono caisse

Constructeur(s) :Régie Renault

Mise en service :de 1952

Disposition des essieux :standard (1 435 mm)

Carburant :gazole

Moteur thermique :1 moteur Renault 517G diesel 4 temps à 12 cylindres en V

Transmission :mécanique avec BV

Puissance continue :340 ch

Largeur :3,090 m

Hauteur :3,952 m

Masse totale :31,5 t

Longueur totale :21,851 m

Empattement :14,201 m

Bogie :moteur Y 107

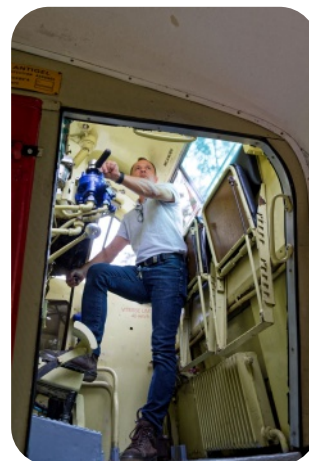
Bogie :porteur Y 108

Empattement du bogie :2,600 m

Diamètre des roues :Ø860

Passagers :62

Vitesse maximale :120 km



Ce modèle d'autorails est probablement surnommé « Picasso » par les cheminots à cause de son unique cabine de conduite excentrée en kiosque, dont la forme n'est pas en harmonie avec celle de la caisse, ce qui fait penser aux tableaux de visages peints par Pablo Picasso où les yeux et le nez étaient décalés.

Le conducteur est dans le kiosque, surélevé, ce qui lui permet d'avoir une très bonne vue de la voie et ce dans les deux sens de marche.



L'intérieur comporte 4 compartiments, en partant de l'avant :

- le local pour les voyageurs de première classe avec de larges fauteuils et une vue sur l'avant,
- le local de chargement avec ses portes latérales et les toilettes,
- le local des voyageurs de seconde classe avec des banquettes en vis à vis,
- le local à bagages avec son accès au poste de conduite.

Entre Ambert et Arlanc, le trajet est pratiquement tout droit et un peu monotone ponctué seulement par quelques passages à niveau et par la traversée de la gare de Marsac.

Passé le hameau du Boulamoy sur la commune de Arlanc, le trajet tourne à près de 180° au voisinage du Gardel, et en montant, à partir du Procureur sur la commune de Mayres, il s'enfonce dans des bois de conifères et de feuillus de très grande hauteur, conséquence de la raideur des pentes du relief.

Après l'arrêt de Notre Dame de la Roche et avant un tunnel, l'autorail s'arrête puis change de sens de circulation pour revenir à Ambert.



Au retour notre conducteur nous dépose à la halte pour nous permettre de monter à la chapelle "Notre Dame de la Roche". Le trajet bien que court est rendu difficile par la dénivellation et la nature d'un chemin très raide formé en partie par des traverses de voie ferrée.

De nombreux courageux ont pu atteindre le petit bâtiment construit sur un lieu où serait apparu plusieurs fois la Vierge Marie notamment à un moine et à une enfant. Selon les informations, la Vierge informa de l'arrivée de la peste et les religieux promirent de construire une chapelle si Mayres était protégée de toute maladie. .



La chapelle sera construite et chaque 8 décembre des pèlerinages auront lieu. (cela ne vous rappelle pas la fête des lumières de Lyon).

La statue de la Vierge qui est très ancienne a été souvent déplacée pour être cachée pour éviter les pillages .

Fin XXème siècle, le bâtiment a été rénové, le 8 septembre 1996, la restauration intérieur était terminée grâce à l'aide de nombreux artisans locaux. En 1997, les travaux extérieurs étaient terminés.

En 1999, le quai du train touristique AGRIVAP a été rénové et les pèlerins peuvent atteindre le sanctuaire par la route et par le train.

Au-dessus de la chapelle, des courageux ont pu atteindre le haut du pré et découvrir un jolie panorama sur la chaîne du Forez.

L'heure tourne et, parfois avec difficulté, il nous faut redescendre, pour reprendre le train qui nous ramène à la gare d'Ambert où nous attend notre chauffeur et son autocar Setra qui, par le même chemin que ce matin, nous conduira à Charbonnières.

A 19h, nous voilà proche de Charbonnières et notre Président informe l'assemblée qu'une enveloppe avec de l'argent a été trouvée par terre.

Notre chauffeur nous remercie pour notre attention.

Connaissant l'humour de notre Président, je suis surprise qu'il n'ait pas rajouté "je donne cette enveloppe au chauffeur et si dans un an et un jour, personne n'a réclamé cette somme, il pourra la garder".

Les associations de retraités, et la seule salariée paraissaient contentes de leur voyage dans les Monts du Forez et ont appréciés la convivialité du groupe. De plus, le temps, tempéré, était vraiment bien adapté.

Quand notre chauffeur a ouvert la soute à bagage pourquoi sentait on une très forte odeur de fromage?

Suite au prochain voyage

Rédacteur: Myriam Faure

Photos: Yves Rouillon

Mise en page: Michel Faure et Yves



Vous pouvez retrouver toutes les photos du voyage sur le site:

<https://quickconnect.to/Yrouillon/photo>

avec comme identifiant: aral

et mot de passe: portugal

ainsi qu'une vidéo à l'adresse:

<https://youtu.be/ygFZdsIIN1w>

et d'autres informations sur le site de l'Aral

<http://aral.delci.eu>