

Dossier technique de Chemins à Fer sur
les trains dans le Vivarais (Ardèche) :
passé et renouveaux



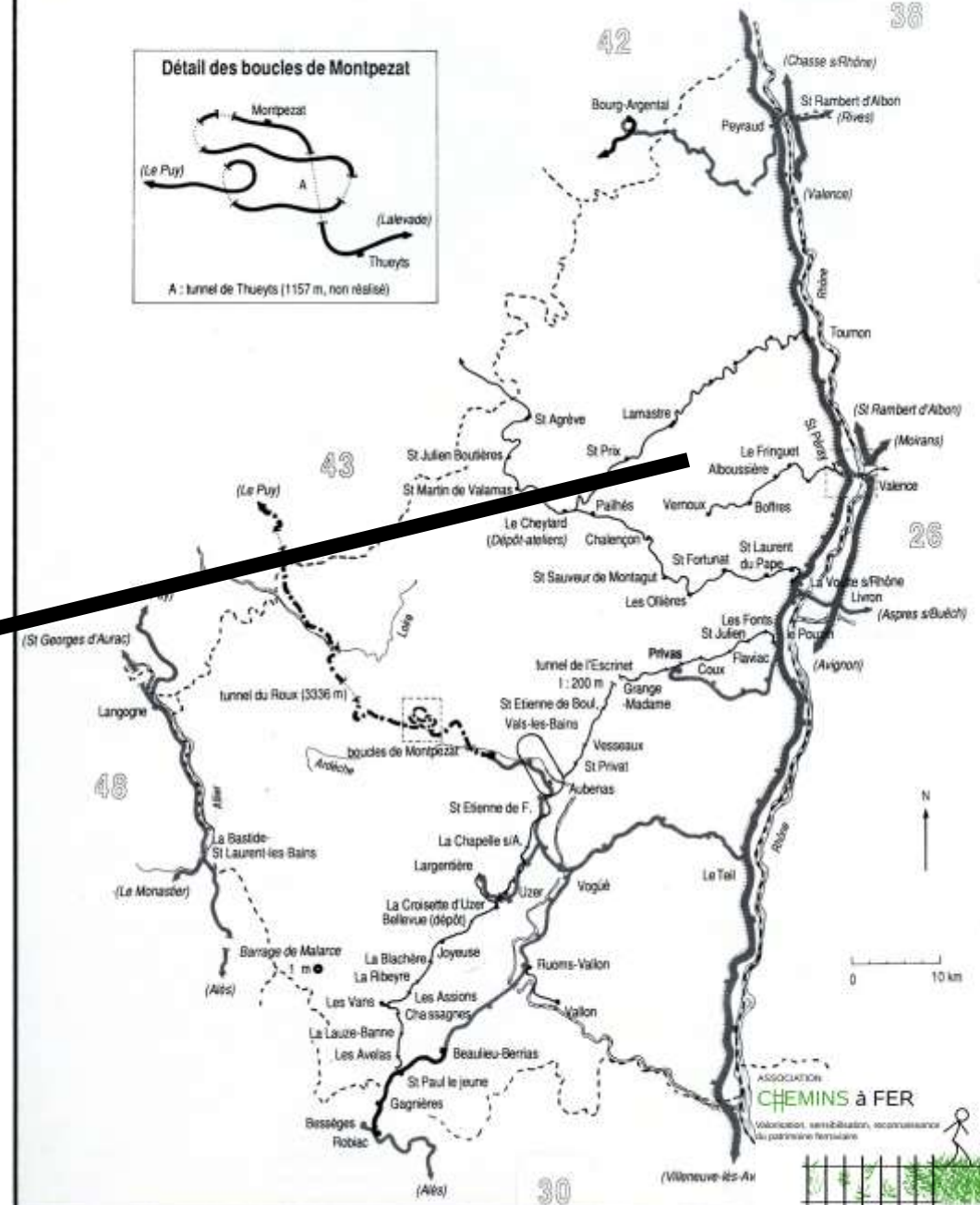
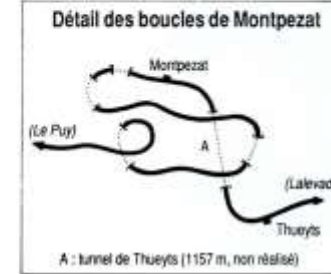
07 Ardèche

Extension maximum

Le département de l'Ardèche se démarque tristement pour avoir perdu toute desserte ferroviaire de voyageurs depuis 1969.

Pourtant, fin XIXème et début XXème, des projets audacieux émergent pour aller desservir les contrées isolées comme le Vivarais. Les lignes partaient de bourgs situés sur la vallée du Rhône et remontaient les vallées.

Ce dossier traitera uniquement des lignes Tournon – Lamastre, La Voulte sur Rhône – Le Cheylard – St Agrève et St Péray – Vernoux.





1. Les lignes des Chemins de Fer du Vivarais (CFV)

Ce réseau couvrait les départements de la Haute-Loire et de l'Ardèche. Le Vivarais se caractérisait par une très faible densité humaine, un isolement et un relief escarpé. La desserte de ce secteur relevait d'une réelle volonté de désenclavement. Les travaux furent un véritable défi technique.

L'ensemble du réseau totalisait 201km en voie métrique et se classait en intérêt général. Ce statut permit de disposer de fonds nécessaires pour établir des ouvrages d'art conséquents (viaducs, tunnels, passages en corniche susceptibles de raccourcir les tracés).

Pour ce qui nous concerne :

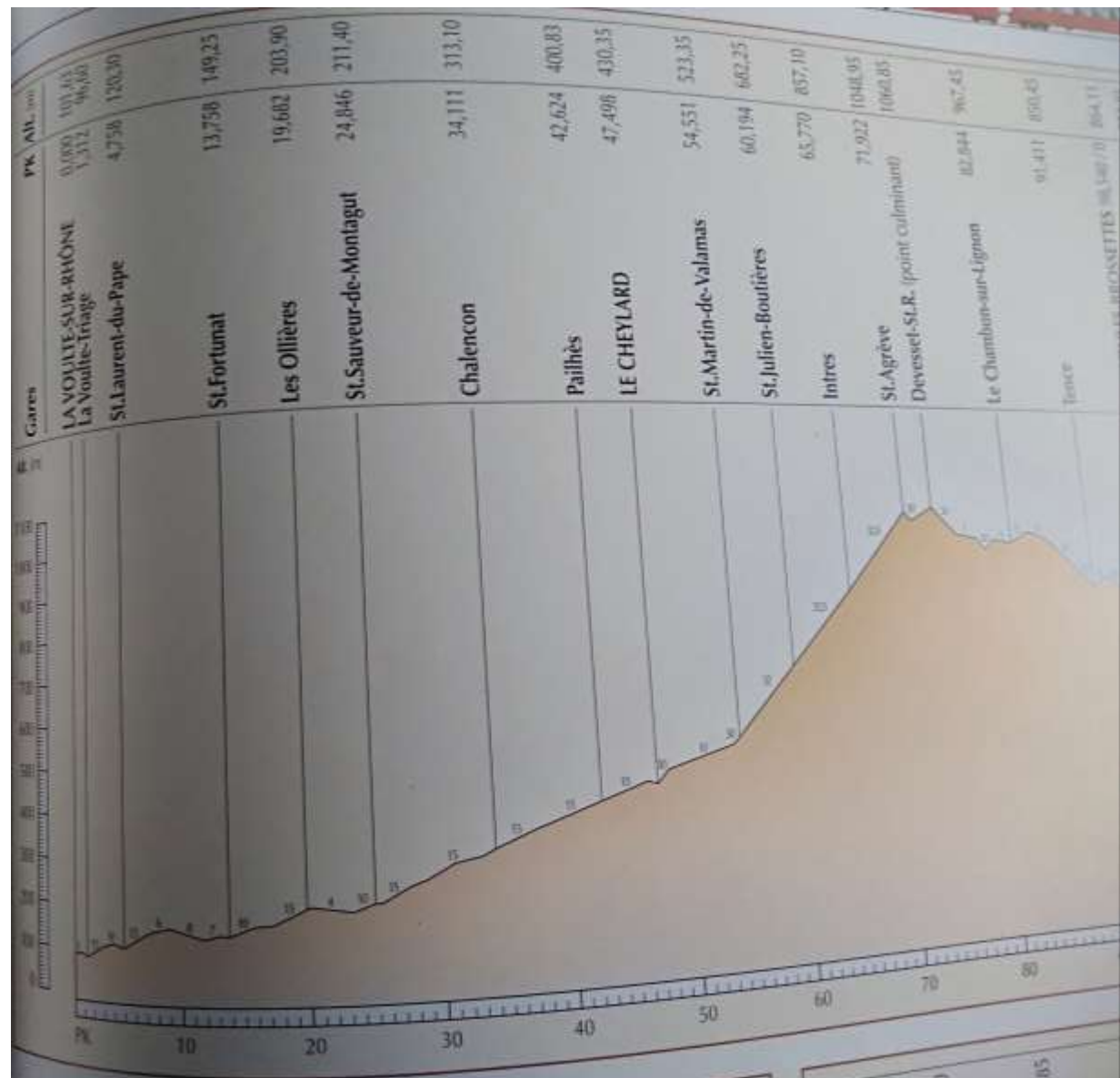
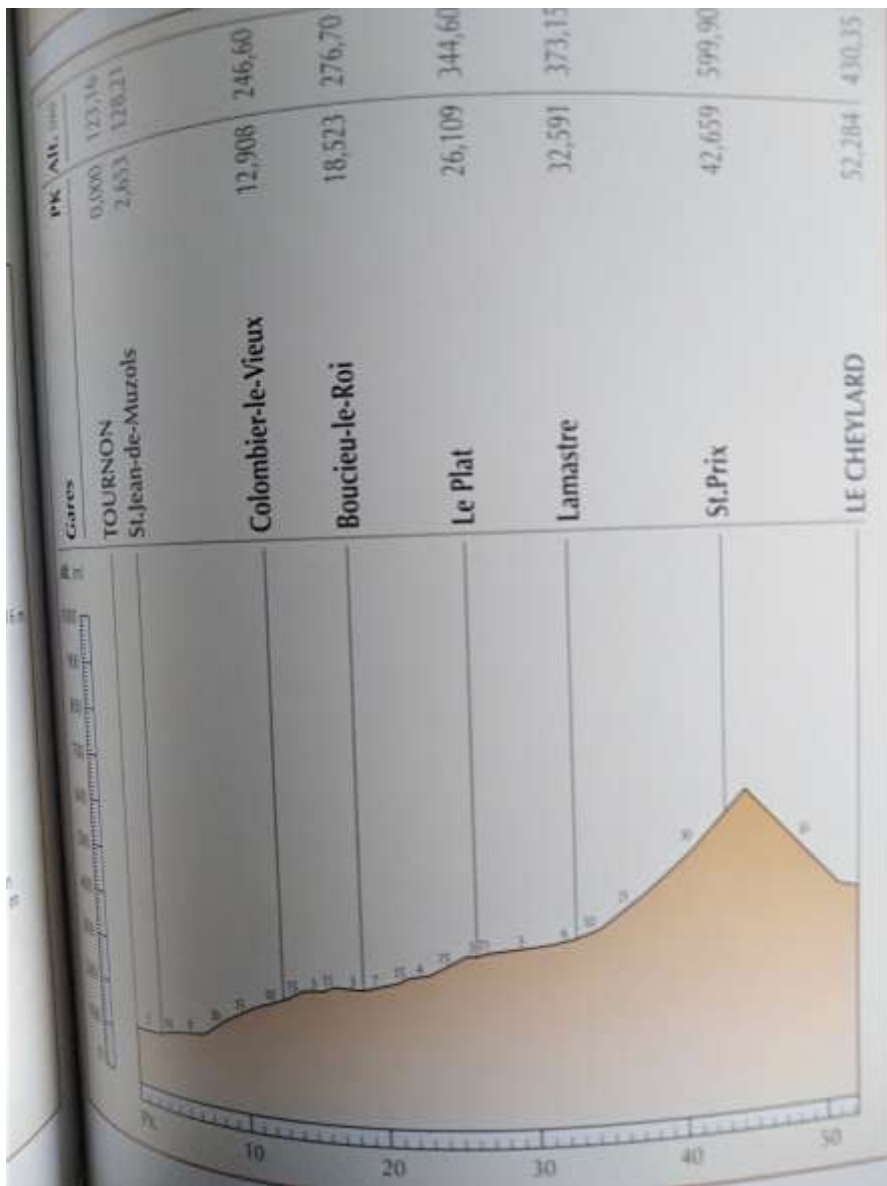
- Tournon – Lamastre (32 km) ouvert en 1891 ;
- Le Cheylard – St Agrève (23 km) ouvert en 1902 ;
- Lamastre – Cheylard (19km) ouvert en 1903.

Le réseau disposait de locomotives type Mallet adaptées pour les lignes de montagne. Puis, les autorails De Dion et Billard prirent le relais dès les années 1930.

Le dépôt du réseau se situait au Cheylard.

En 1968, ces lignes ferment pour cause de déficit lors d'une énième politique de réduction des coûts, déjà.

Dès la fermeture, la Société des CF Touristiques et de Montagne composée de passionnés récupère la ligne de Tournon à Lamastre et met en place un service touristique.



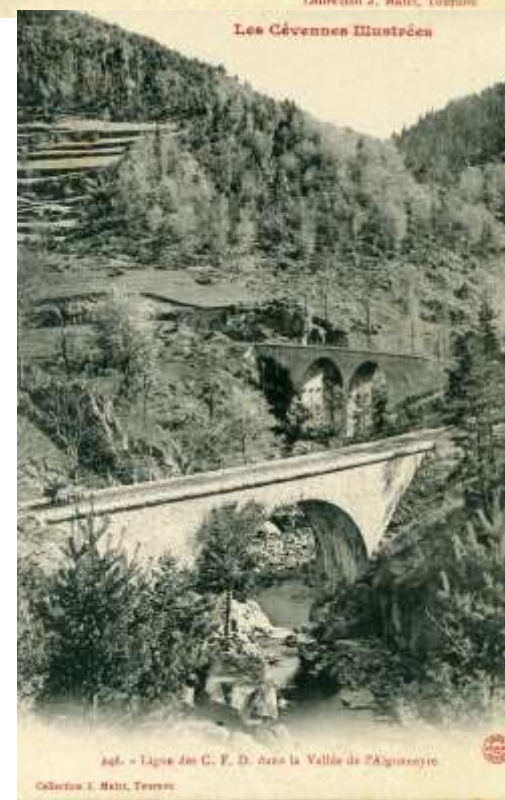
Les **profils en long** montrent une courbe relativement simple avec une montée quasi continue de la vallée du Rhône à mesure qu'on s'enfonce dans le Vivarais. La section Lamastre – Le Cheylard se démarque avec un profil en accent circonflexe et son point culminant dans le tunnel des Nonières.

Les rampes les plus fortes se trouvent sur les sections Lamastre - Le Cheylard – St Agrève (30 pour mille).

Afin de sa faufler dans les gorges de l'Eyrieux et du Doux, le chemin de fer nécessitait de **nombreux ouvrages d'art** qui s'intègrent dans le paysage. Ici des vues de ponts en maçonnerie dans les gorges du Doux et le pont-cage dans la vallée de l'Eyrieux



Compte tenu des écarts d'altitude, le chemin de fer doit faire de la distance pour rattraper les dénivelés. Des tracés en **épingle à cheveux** apparaissent vers St Agrève ou vers Le Cheylard. Ici un ensemble de cartes postales anciennes entre Intres et Chapignac.





L'époque des **autorails** De Dion et Billard introduits dans les années 1930/40. Ils ont apporté une souplesse d'exploitation indéniable sans empêcher la fermeture du réseau.





La bifurcation de Tournon avec la section en 3 fils de rail.

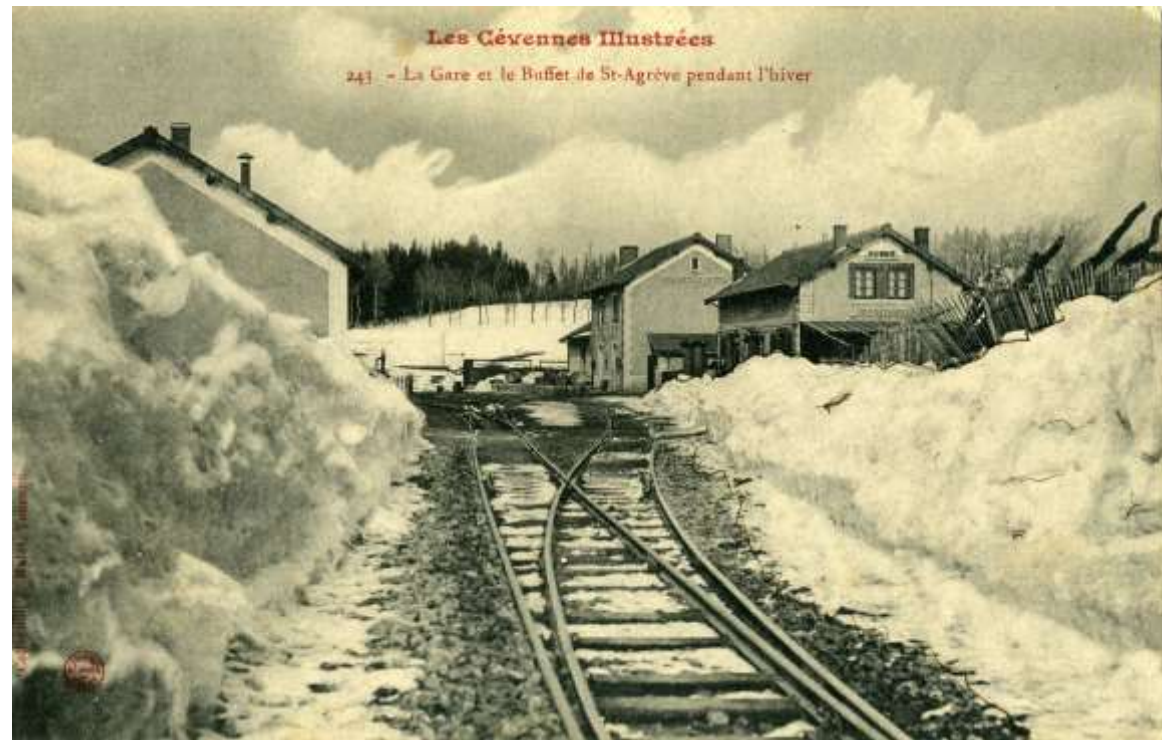


La gare de Lamastre





Le centre névralgique du réseau se trouvait au Cheylard, gare de bifurcation où on allait vers Tournon, St Agrève et La Voulte. L'administration des Chemins de Fer du Vivarais avait ses quartiers. Le dépôt et l'atelier de maintenance animait le plateau ferroviaire. Le chemin de fer apportait un important volume d'activité et toute une partie de l'économie locale dépendait du train.



La gare du bourg rural de St Agrève disposait d'installations importantes : château d'eau, plaque tournante, remise pour les locomotives à vapeur.





Le **tunnel des Nonières**, point culminant de la section entre Lamastre et Le Cheylard a été souvent photographié, sans doute pour son côté bucolique.




2. La ligne de tramway de St Péray – Vernoux en Vivarais

La Compagnie des Tramways de l'Ardèche (TA) exploitait cette ligne à voie métrique longue de 31 km. La voie se trouvait en accotement de la route sauf la montée de St Péray au plateau du Vivarais, en site propre, où la rampe affichait au maximum 52 pour mille.

Le trajet durait 2 heures. La ligne a vécu pendant 20 ans de 1910 à 1930.

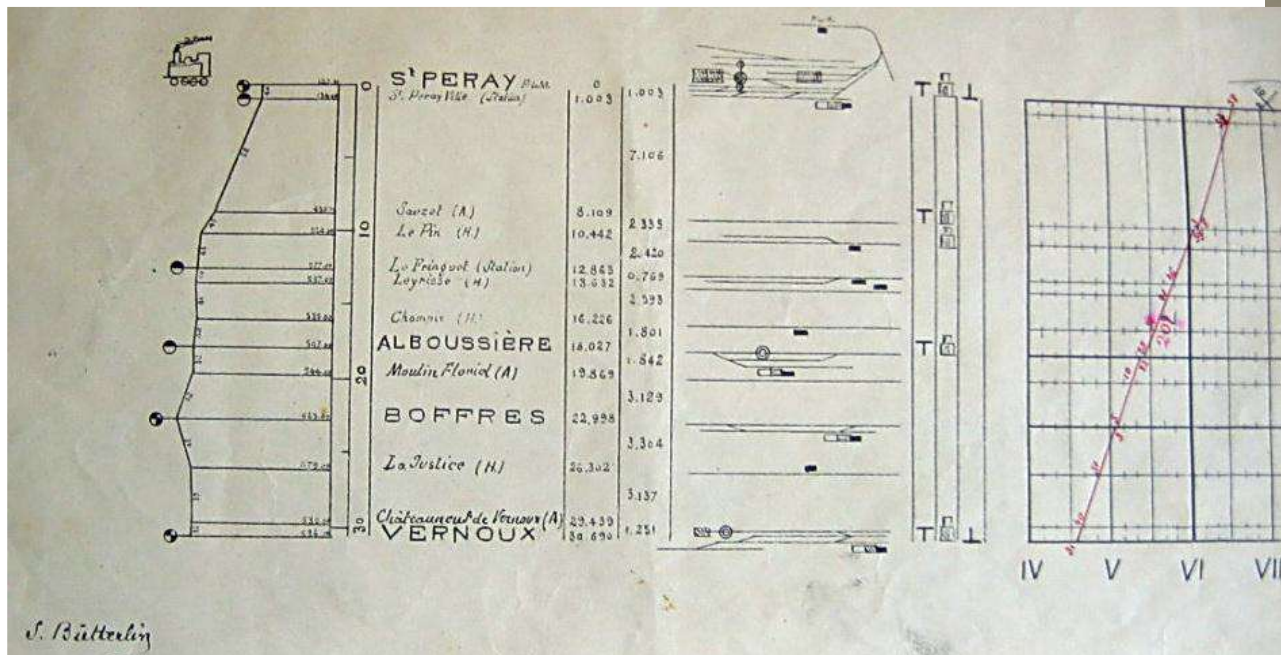
Tramways de l'Ardèche
Ligne de Saint-Péray à Vernoux



Horaires des trains
(Service à partir du 5 juin 1910)

	matin 1	soir 3	soir 5		matin 2	matin 4	soir 6
St Péray P.L.M.	7.20	3.10	8.	Vernoux	4.35	11.30	5.38
St Péray-Ville	7.26	3.16	8.6	Châteauneuf de Vernoux	4.40	11.35	5.38
Souzet	7.52	3.40	8.31	La Justice	4.51	11.45	5.47
Le Pin	8.5	3.54	8.44	Boffres	5.5	mid.	6.
Le Fringuet	8.15	4.4	8.54	Moulin Fouel	5.15	12.11	6.11
Leyriss	8.19	4.8	8.58	Alboussière	5.25	12.20	6.19
Champs	8.29	4.18	9.8	Champs	5.31	12.25	6.25
Alboussière	8.35	4.25	9.15	Leyriss	5.41	12.35	6.35
Moulin Fouel	8.43	4.33	9.23	Le Fringuet	5.46	12.41	6.39
Boffres	8.56	4.46	9.36	Le Pin	5.59	12.54	6.50
La Justice	9.8	4.58	9.48	Souzet	6.8	1.3	6.59
Châteauneuf de Vernoux	9.19	5.9	9.59	St Péray-Ville	6.23	1.29	7.22
Vernoux	9.23	5.13	10.3	St Péray-Gare	6.38	1.35	7.25

Nota - Les correspondances avec les trains de la C^o P.L.M. ne sont pas représentées

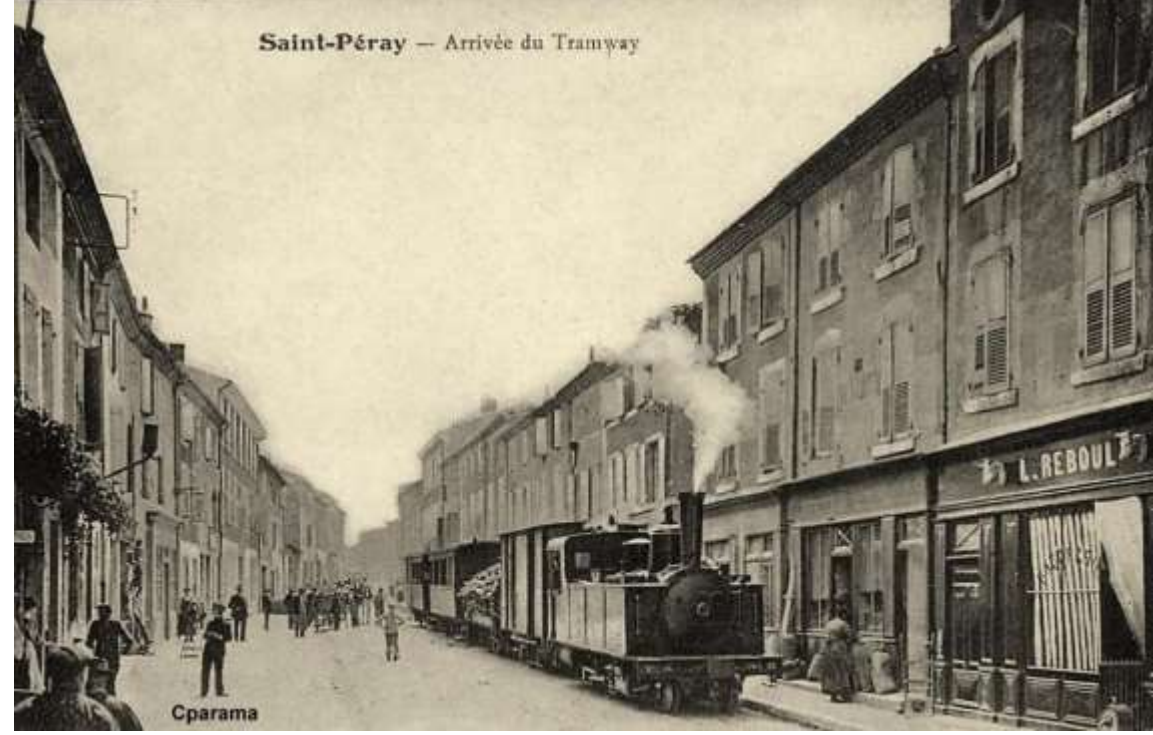


Vernoux pittoresque - 47 - Alboussières - La Gare



Edif. G. Vinard

Saint-Péray — Arrivée du Tramway



Cparama

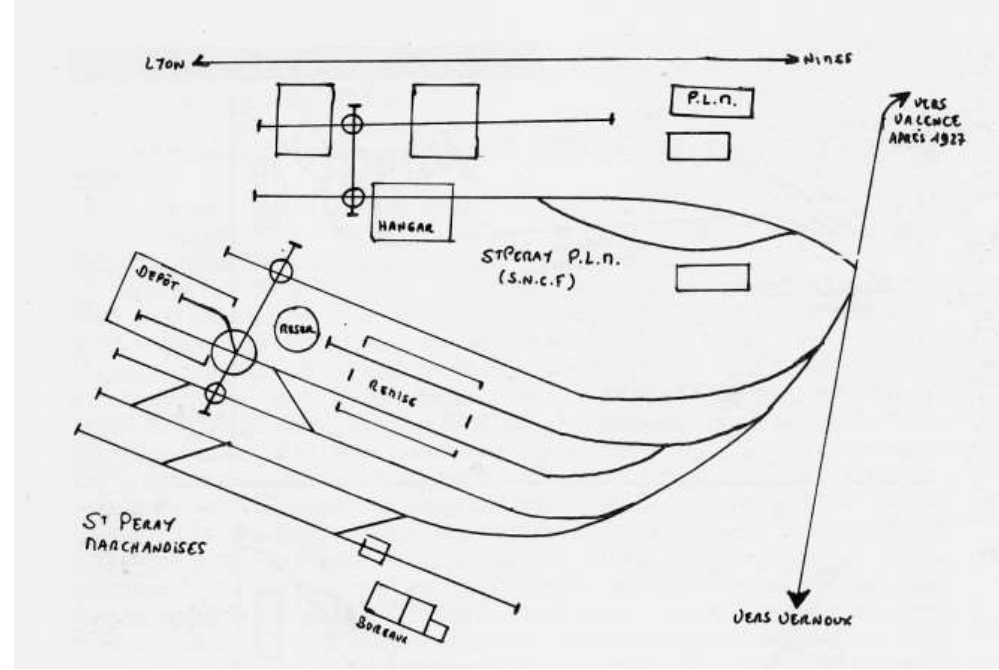


VERNOUX — La Gare

Collection Dupré, Vernoux



Quelques images du Tramway de l'Ardèche : traversées des bourgs, gares au format simple, une vraie construction à l'économique.



3. Les divers renouvelés du train dans le Vivarais

Toutes les lignes évoquées ont été abandonnées aux services voyageurs. Néanmoins, certaines reconversions préservent le patrimoine.

Le **Train touristique du Vivarais / Mastrou** se met en place dès la fermeture du réseau du Vivarais en 1969 grâce à un groupe de passionnés de train. Le succès est au rendez-vous avec une fréquentation en constante augmentation.

En 2008, la tête de ligne recule à la nouvelle gare de St Jean de Muzols après l'abandon du tronçon commun SNCF à Tournon. De 2008 à 2013, l'exploitation s'arrête le temps de recueillir les financements des collectivités et de réparer les locomotives à vapeur. Dans l'attente, un vélorail prend le relais pour garder une activité touristique.

A Lamastre, le patrimoine a été conservé : ponts-tournants, grues à eau, quais à charbon, fosses de visite. Aujourd'hui, la société du Train de l'Ardèche dispose d'une centaine de matériels roulants dont une trentaine classée aux monuments historiques.

Les Mallet proviennent de différents réseaux (Breton, Corrèze, Morbihan). Les autorails Billard proviennent du Vivarais, des Charentes. Des autorails plus récents ont été récupérés aux Corses (X2000 et X5000). Un locotracteur Brissonneau ex-Provence figure aux effectifs. De nombreuses voitures émanent du Réseau Breton ainsi que de Suisse.

De nombreux films d'époque ont été tournés sur le site du Mastrou.

La création du **Velay Express** (Raucoules – St Agrève) remonte à 1994. Après la fermeture du réseau en 1968, la ligne est récupérée par la Compagnie des Chemins de Fer Régionaux qui l'exploite jusqu'en 1985. En 1993 une autre association reprend la section de Dunières à Tence. En 2002, le tronçon de Tence à St Agrève est inauguré.

En 2015, un dépôt-atelier est inauguré à Raucoules ainsi que la réhabilitation du bâtiment voyageurs.

Le parc de matériel roulant est issu de plusieurs réseaux CFD et étrangers. Pour les locomotives à vapeur : Charentes, Corrèze, Portugal etc. Une voiture du Chablais (Suisse) a vocation à être transformée en gîte insolite. Plusieurs éléments ont été vendus et reconvertis en modèle d'exposition sur le tracé du TC/POC (Affieux, Soursac, Saint Pardoux la Croisille...).

La longévité de ces trains touristiques est exceptionnelle pour la France. Ils bénéficient d'une reconnaissance historique et ont développé une force de communication pour attirer du public. Leur dynamisme semble également lié à leur capacité d'adaptation et aux moyens pour développer de nouveaux services (offres avec d'autres partenaires touristiques du territoire, service d'embarquement pour les vélos répondant à la clientèle cyclo-itinérante de la Dolce Via, plusieurs trajets thématiques pas forcément trop longs).



La construction de la **nouvelle gare de St Jean de Muzols**, point de départ du nouveau train touristique, après le sauvetage financier par les collectivités locales. Tout a été créé, rien n'est d'époque malgré les apparences. Tous les équipements nécessaires à une exploitation en vapeur y sont réunis : château d'eau, remise, plaque-tournante, grue à eau etc.





Une fois les rails déposés (à l'exception de Tournon – Lamastre), le réseau du Vivarais a progressivement vu le déploiement d'**itinéraires cyclables**. Il s'agit de pistes carrossables, pas forcément goudronnées, mais en site propre (la plupart du temps interdites aux véhicules automobiles).

Les villages traversés misent sur cette manne financière en proposant des services d'accueil et de restauration aux itinérants cyclistes et randonneurs. La « **Dolce Via** » relie la Haute-Loire avec la vallée du Rhône.

Tout au long du parcours, des **panneaux explicatifs** rappellent l'histoire du train, son rôle pour le Vivarais et évoquent des anecdotes.

Le train touristique de l'Ardèche propose l'**embarquement des vélos dans un fourgon** pour les cyclistes itinérants désireux de finaliser leur parcours de Lamastre à Tournon.

La ligne **du tramway de St Péray à Vernoux** n'a pas eu le même sort. Fermée très tôt, elle a été rapidement démantelée. Les gares ont toutes été démolies.

Ici et là, les panneaux rappellent le souvenir ferroviaire des lieux « route du tram » à St Péray, « Bistrot de la Gare » à Vernoux.

Stéphane Robert, un viticulteur, a implanté sa cave dans le seul tunnel de la ligne. Le « **Domaine du Tunnel** » propose des visites avec dégustations possibles. Un château d'eau reste encore debout au bord de la route sinueuse du tramway dans la section en montée.

