RANDONNEES FERROVIAIRES

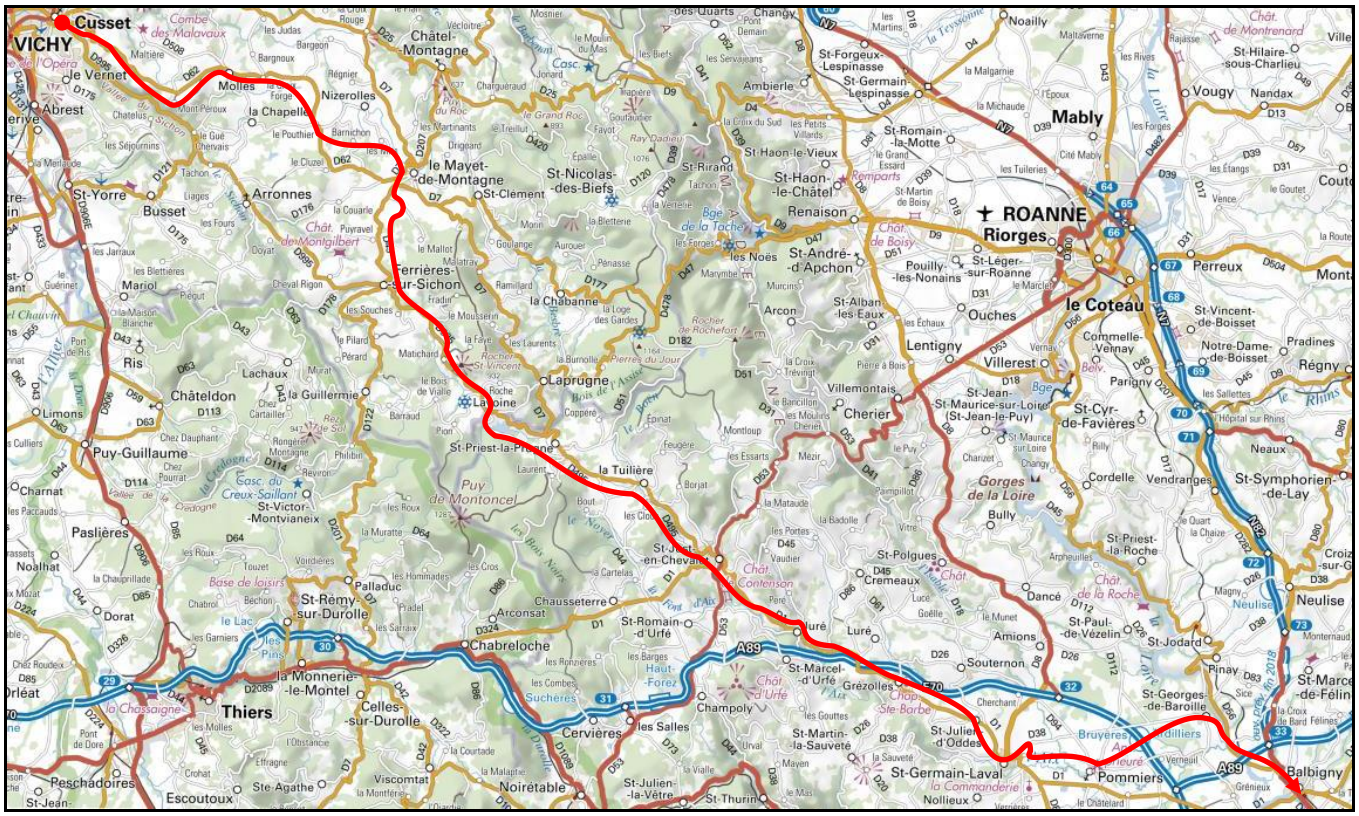
FICHE ITINERAIRE

ROUTE DU TACOT DE LA MONTAGNE

TYPE :	**Route touristique**	**Long : 86 Km**

	Début :	Fin :
COMMUNES :	**Cusset (03)**	**Balbigny (42)**
Lieudit :	Gare	Gare
Coordonnées GPS :	46°08'18.6"N 3°27'26.0"E	45°49'03.9"N 4°11'14.6"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

A la fin du XIXe siècle, les départements voisins de l'Allier et de la Loire ont chacun leur réseau métrique départemental. En 1910, il est décidé de les relier à travers les monts de la Madeleine qui constituent la frontière naturelle entre le deux départements. Ceci va donner naissance à une superbe ligne de montagne qui s'étendra de Vichy à Balbigny (n° IGRF 03310.02D, 42116.01D et 42230.02D) via Juré et Saint Germain Laval où les deux réseaux se réunissent.

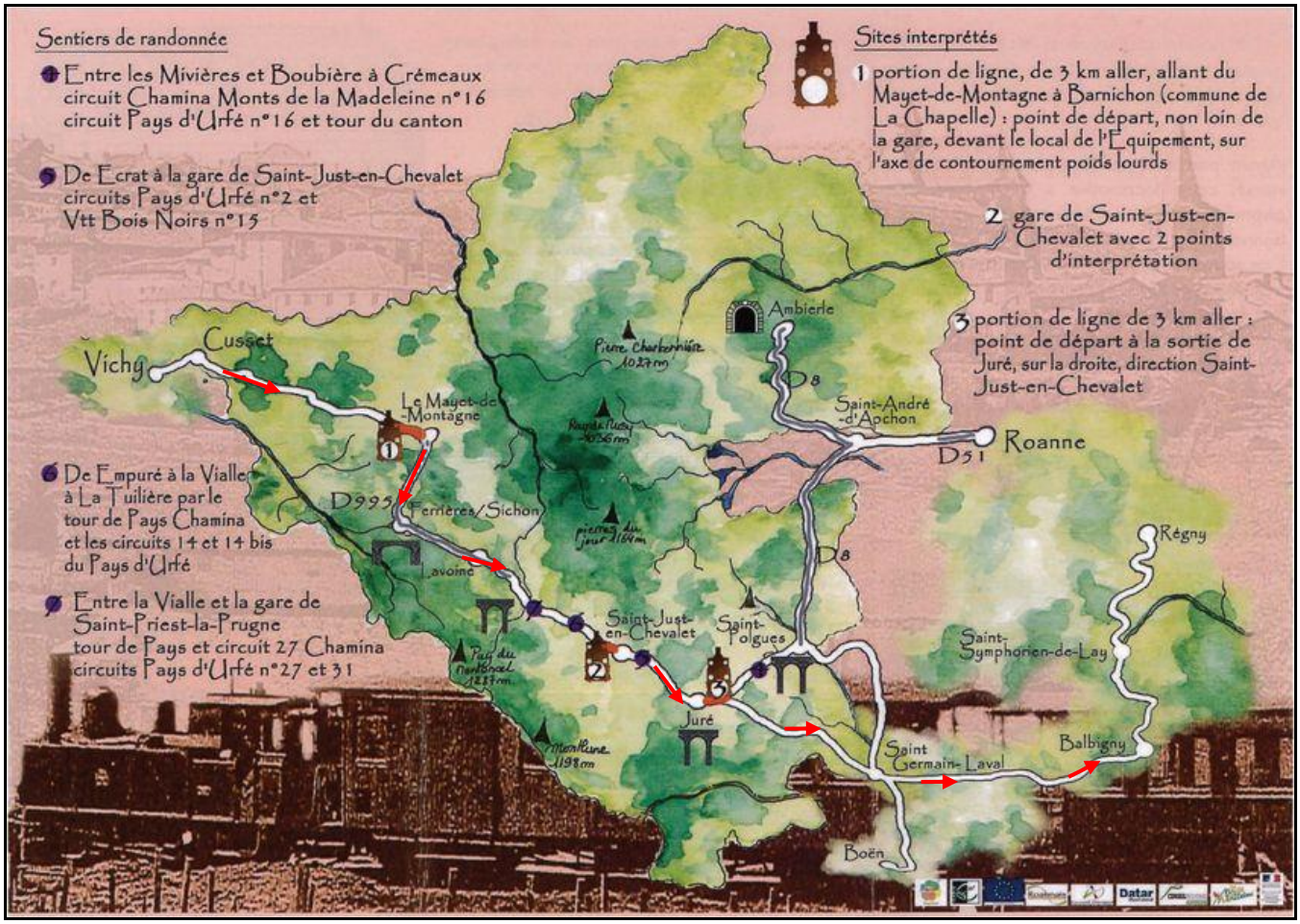
Bien qu'établie en site propre sur une grande partie de son parcours en raison du relief assez tourmenté de la région, le tracé proprement dit ne peut être suivi que sur quatre courtes sections :

- L'une, de 3 km de long, sous forme de chemin entre Barnichon et le Mayet de Montagne.
- Une autre, de 2 km, entre le col du Beaulouis, point culminant de la ligne, et le viaduc des Peux, sous forme d'une petite route.
- Une autre encore, d'un kilomètre de long, qui permet de passer sur le beau viaduc de Juré.

- Et enfin, une dernière section routière de 2 km de long, après Saint Georges de Baroille, qui permet de franchir deux viaducs : le grand sur la Loire et un autre plus modeste sur le vallon des Chessieux.

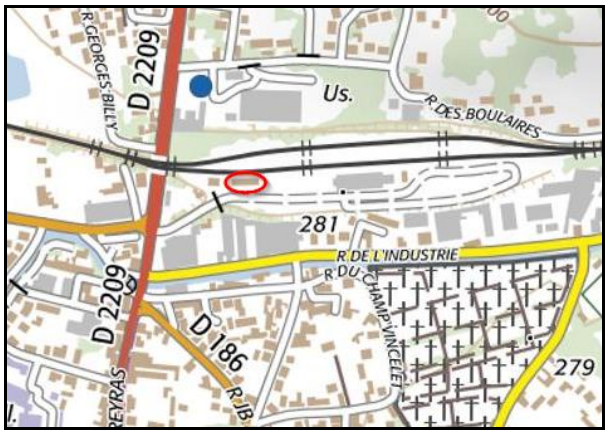
Vestiges auxquels s'ajoutent des gares et d'autres ouvrages d'art.

La balade se déroule dans le paysage verdoyant et fortement vallonné des monts de la Madeleine, offrant ainsi aux randonneurs cyclistes un magnifique défi sportif.



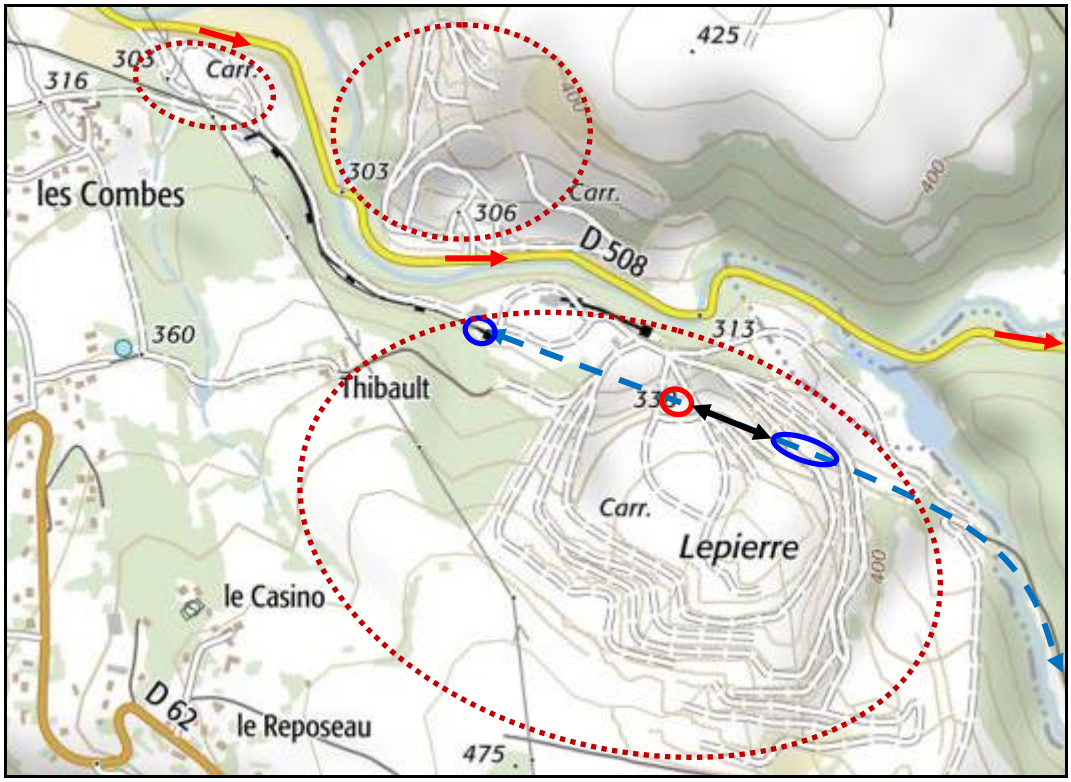
Le réseau nord des Chemins de Fer Départementaux de la Loire (CFDL)
qui deviendra en 1910 le réseau des Chemins de Fer du Centre (CFC)
avec sa jonction avec le réseau de l'Allier
Les flèches rouges indiquent le parcours proposé

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



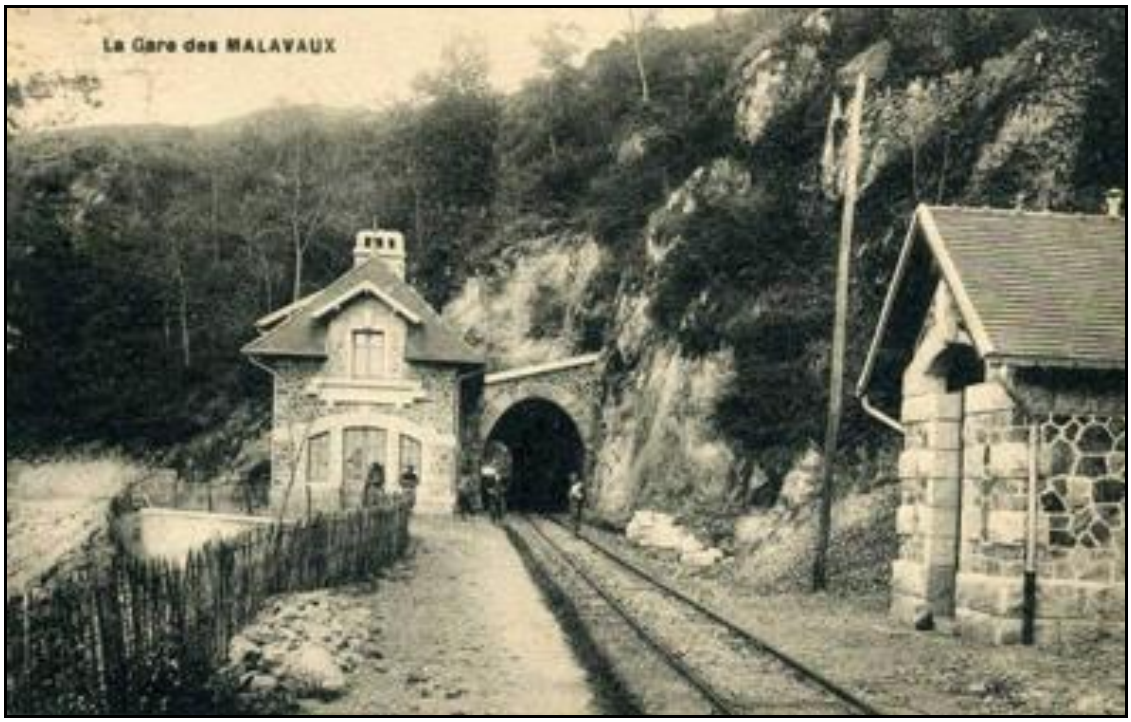
Le début du parcours devant l'ancienne gare de Cusset aujourd'hui fermée et semi abandonnée

Hier et aujourd'hui, la gare de Cusset
Ses voies servent de garage pour les trains en attente de chargement à une carrière de ballast voisine

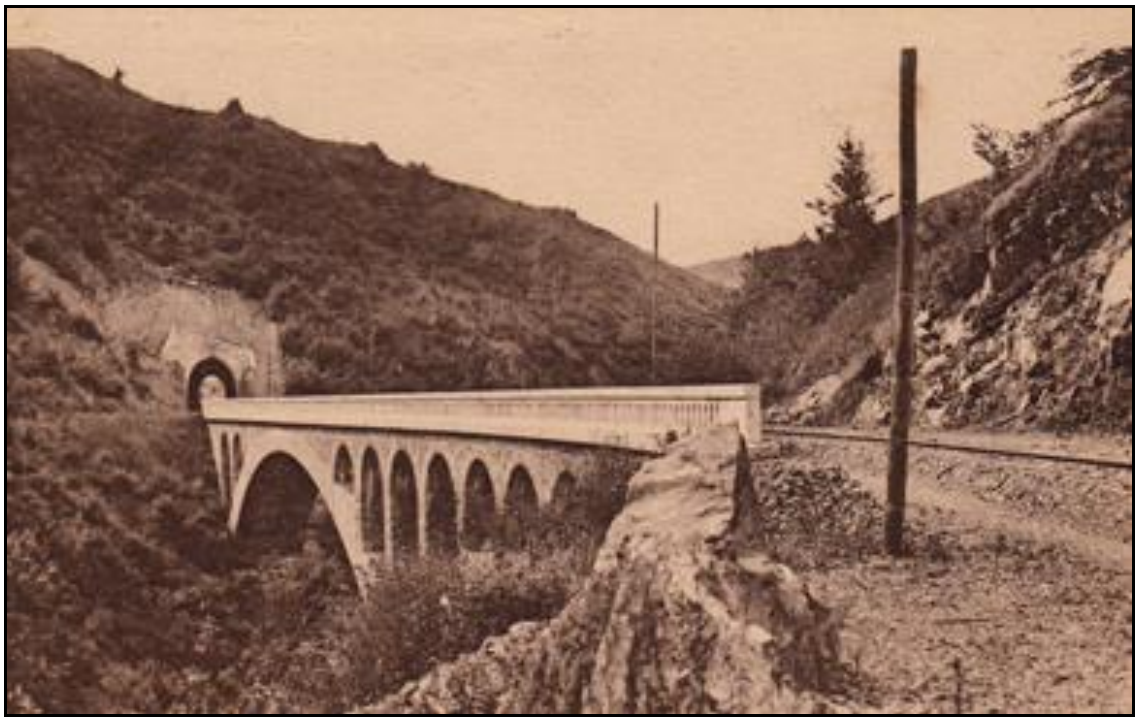


Dès qu'elle sortait de Cusset vers l'est, la voie ferrée pénétrait dans la montagne en remontant la rive gauche des gorges du Jolan, dites gorges de Malavaux. Ce faisant, elle passait tout d'abord sur un petit pont à arche très surbaissée au-dessus d'un affluent du Jolan (cercle bleu ci-dessus).

Puis, trois cents mètres plus loin, elle arrivait à la petite gare (cercle rouge) qui se trouvait à l'entrée du tunnel des Malavaux, 114 m de long (double flèche noire). Ce dernier était suivi d'un pont (ellipse bleue) qui franchissait le Bulhion par une grande arche de 45 mètres d'ouverture surmontée de nombreux élégissements (2 d'un côté et 7 de l'autre).

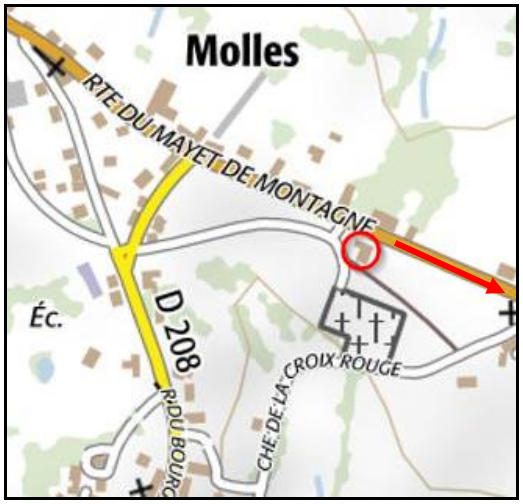


La petite gare de Malavaux à l'entrée du tunnel du même nom

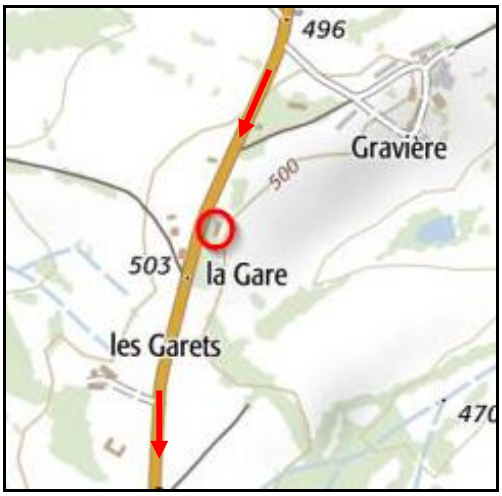


Suivi du pont sur le Bulhion

Mais tout cela a disparu en raison de l'apparition d'une énorme carrière de ballast (cercles marrons) qui n'a cessé de s'étendre et tout détruit sur son passage. Les lieux sont méconnaissables.



Après avoir grimpé une sévère rampe et traversé le village, la ligne arrivait en gare de Molles



Ci-dessus et ci-dessous, mi gare, mi château avec sa tour, la curieuse station du Pouthier

La gare du Mayet de Montagne
Ici arrivait aussi une autre ligne venue du nord et de Saint Prix
ce qui fait que Le Mayet était un nœud ferroviaire important

La gare du Mayet vue à contresens

Et côté rue

La gare vue par son côté rue aujourd'hui
Tout le reste des emprises a disparu, aujourd'hui occupé par divers bâtiments dont un collège

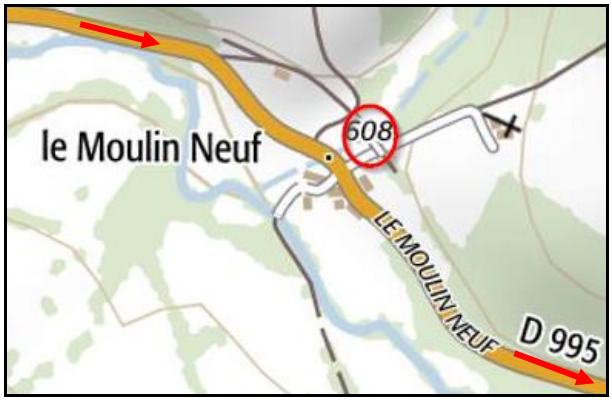
Avant d'arriver à la gare de Ferrières sur Sichon, la voie ferrée sautait la rue de la gare par un pont (cercle noir)

Côté rue et côté voies, la gare de Ferrières

Ci-dessus et ci-dessous, scènes de vie dans la gare de Ferrières

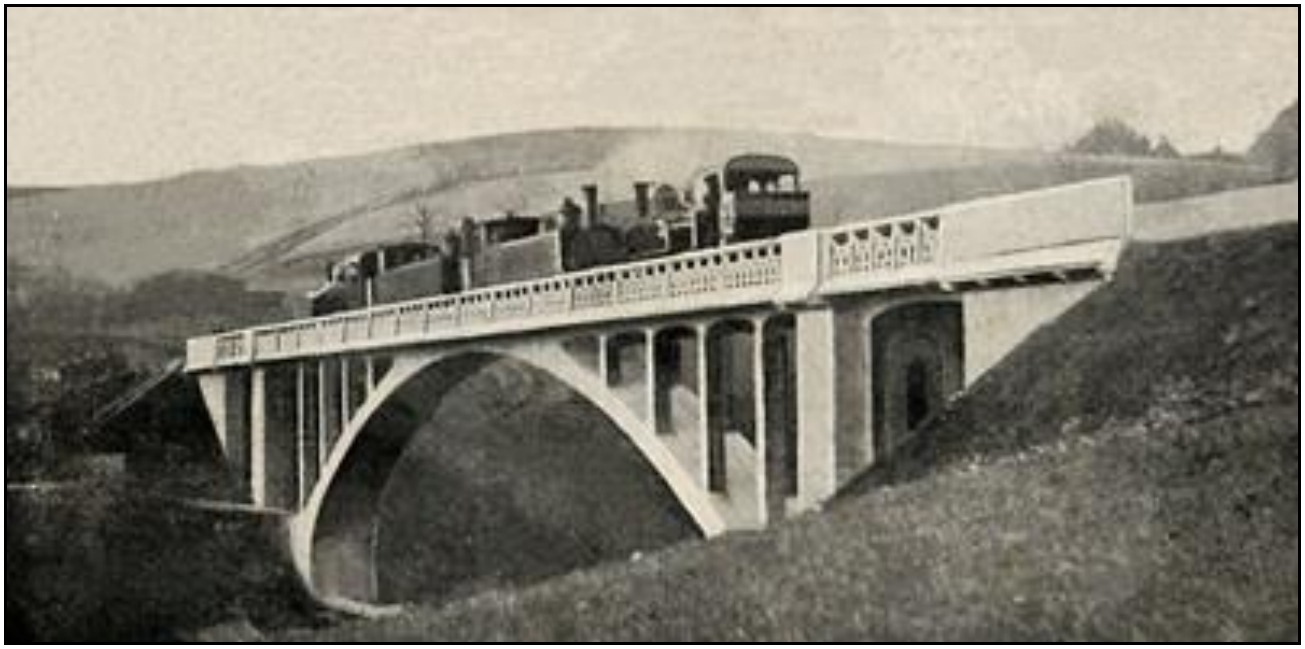
Quittant Ferrières, la voie ferrée passait dans un tunnel courbe de 163 m de long,
situé juste au-dessus de la RD 995 et qu'il est possible de traverser
L'accès se fait depuis la Ramille

L'entrée et la sortie du tunnel de Galizan

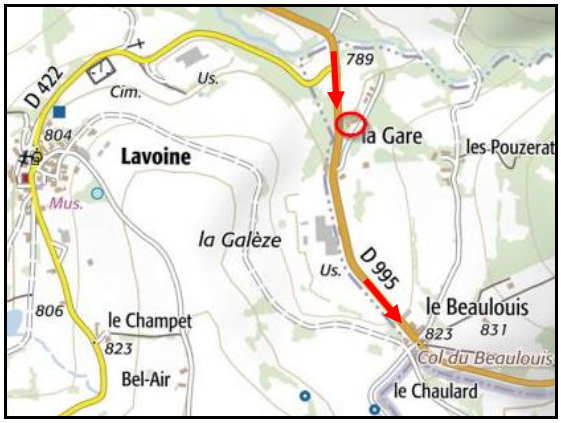


Un peu plus loin se trouve un joli pont en arc en apparence modeste, 64 m de long et 20 m de haut, mais qui fut pourtant le premier pont ferroviaire en béton armé construit dans le département de l'Allier en 1910

Le dessus de l'ouvrage aujourd'hui



Le pont peu de temps après sa finition, vu ici lors des épreuves de charge
L'arc principal à une portée de 50 mètres



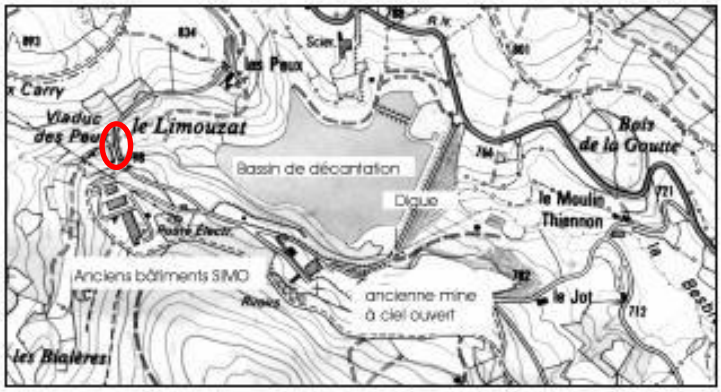
Vue à contresens de la ligne, la gare de Lavoine
Elle était la plus haute gare de la ligne et la dernière dans l'Allier juste avant le col du Beaulouis
et le passage dans la Loire

Elle était aussitôt suivie d'un pont sur la RD 995, aujourd'hui détruit et disparu (double flèche jaune)

Avec ses 823 m d'altitude, le col du Beaulouis constitue le point culminant de la ligne et le passage du département de l'Allier vers celui de la Loire.

En quittant la RD 995 sur la droite, il est possible de suivre la ligne sur deux kilomètres environ jusqu'au viaduc des Peux, ouvrage courbe de 125 m de long, 25 de haut, comportant 6 arches plein cintre de 14 mètres d'ouverture.

Il est inutile de chercher à aller au-delà du viaduc car la piste se heurte aux emprises interdites et radioactives de l'ancienne mine d'uranium de Saint Priest, aujourd'hui abandonnée.

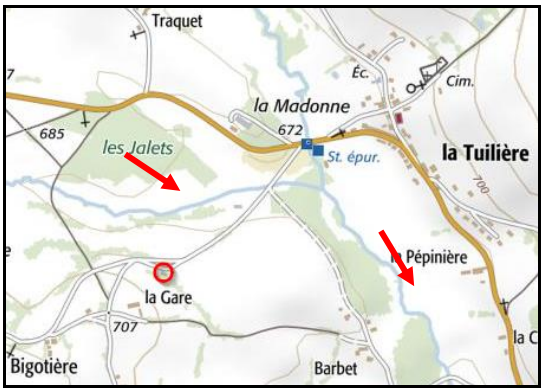


Ci-dessus, le viaduc des Peux vu à contresens de la ligne et son joli point de vue sur le lac voisin

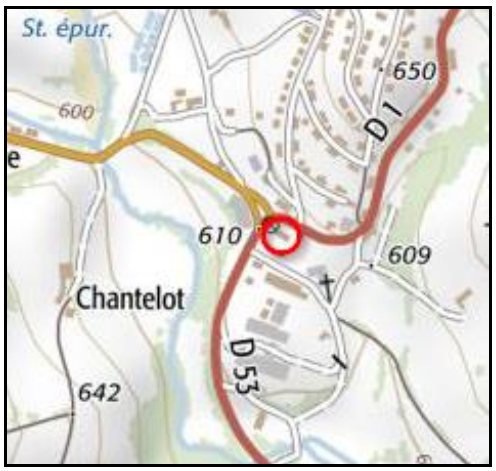
Ci-contre, plan de l'ancienne mine dont les déchets dangereux sont toujours sur place

Vue ancienne de la mine avec le viaduc des Peux à l'arrière-plan
Le lac est à droite de la photo

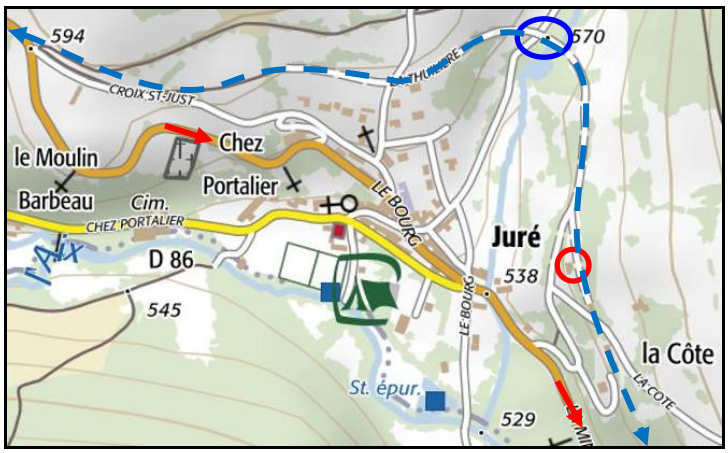
Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Saint Priest la Prugne, en contrebas de la RD 495



Isolée en pleine nature, la gare de la Tuilière transformée en gîte pour randonneurs



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Saint Just en Chevalet



Peu avant Juré, il est possible d'emprunter un chemin sur l'ancienne voie ferrée et de passer sur le viaduc situé au-dessus du village (cercle bleu).

Cet ouvrage de 160 m de long et 24 m de hauteur, comporte 9 arches plein cintre de 14 mètres d'ouverture.

Le chemin se termine à hauteur de la gare devenue propriété privée (cercle rouge).

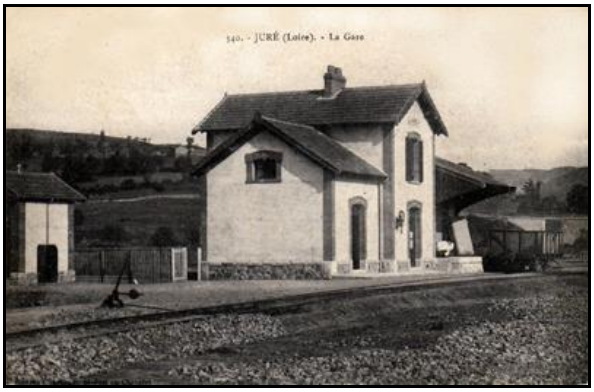
Depuis la RD 1, le chemin qui mène au viaduc

Le beau viaduc de Juré en pierre rose
Eclairé la nuit, il sert aussi de base de saut à l'élastique

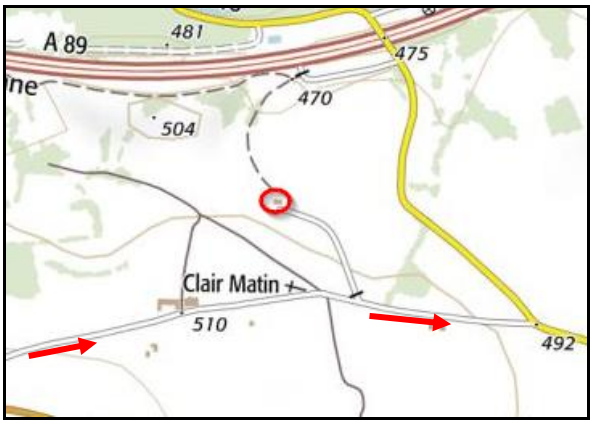
Ci-contre et ci-dessous, la gare de Juré qui était l'un des deux points, avec Saint Germain Laval, où la ligne venue de l'Allier se reliait au réseau des chemins de fer départementaux de la Loire.

Ici aboutit le parcours du Tacot de la Madeleine que le randonneur peut emprunter s'il désire remonter vers Roanne.

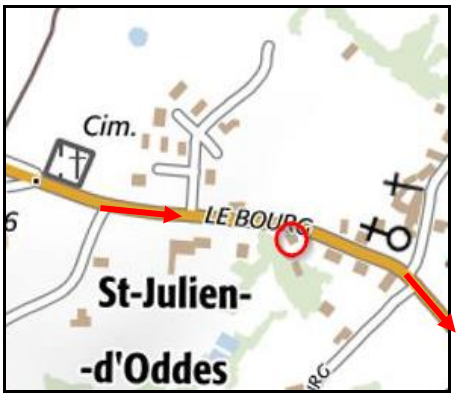
Ci-dessous, le bâtiment voyageurs et la remise de la gare de Juré



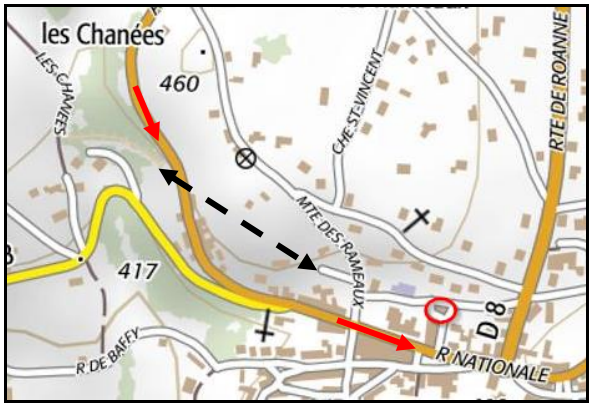
La gare de Grézolles
devenue propriété privée



Et celle de Souternon, elle aussi propriété privée complètement perdue dans la campagne

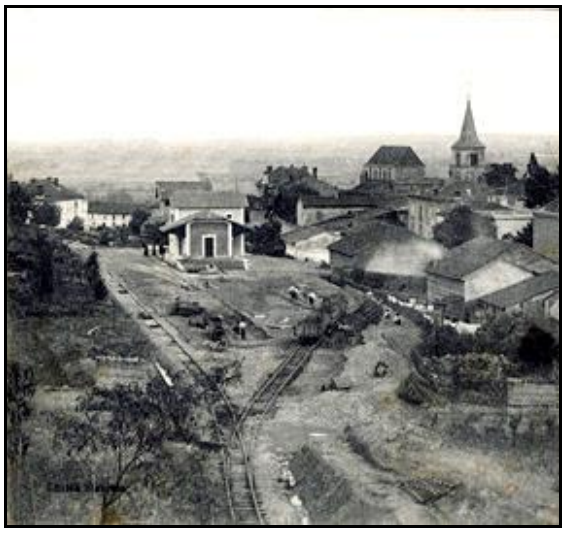


Puis la gare de saint Julien d'Oddes, bien retapée

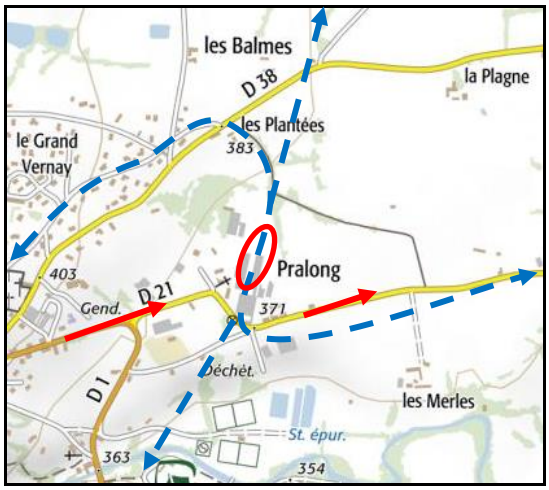


En arrivant à Saint Germain Laval, la voie ferrée passait dans un tunnel de 220 m de long

Qui a été transformé en dépôt et atelier des services de l'équipement
L'entrée et la sortie du tunnel
L'entrée en contrebas de la RD 1 est peu accessible ; par contre, la sortie, côté gare, est facile à voir

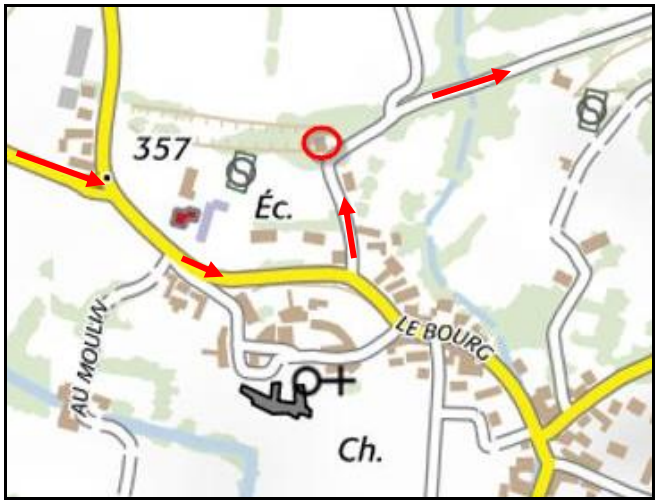


Vue depuis le fronton de sortie du tunnel, la gare de Saint Germain Ville
devenue aujourd'hui siège d'une association de pêche

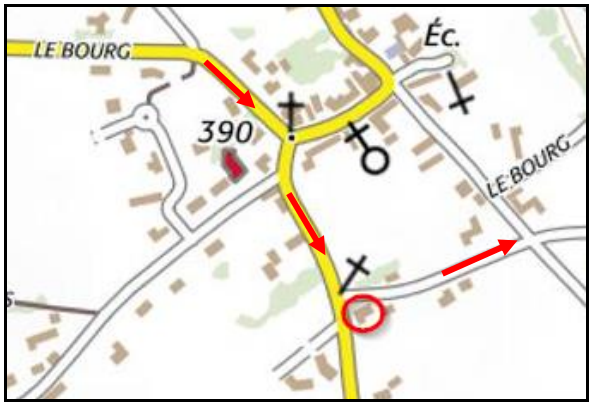


A l'est de la ville, au lieudit Pralong,
se trouvait une deuxième gare où la ligne de l'Allier croisait celle de Roanne à Boën
Gare aujourd'hui disparue et remplacée par une usine de fabrication de véhicules militaires

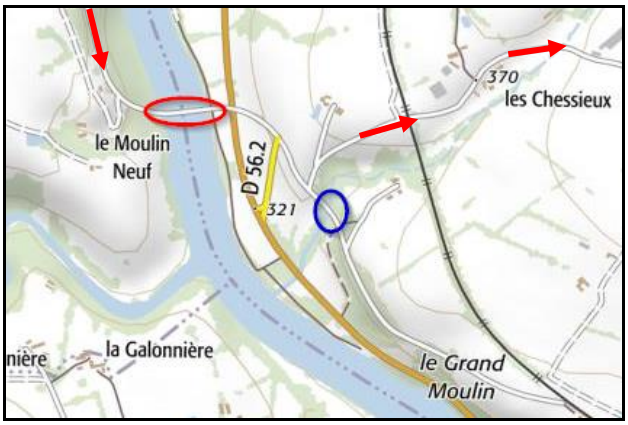
Autre vue de la gare de Pralong



La gare de Pommiers



Puis, dernière gare du parcours, celle de Saint Georges de Baroille
A partir de cette dernière, la route suit le tracé de la voie ferrée



Et passe sur les deux viaducs des Chessieux :
le grand en S sur la Loire (ellipse rouge), 273 m de long, 17 de haut,
avec 12 arches plein cintre de 20 mètres d'ouverture.

Photo intéressante qui montre le viaduc peu après sa finition alors que la ligne est encore en chantier
A gauche (flèche rouge), l'un des pylônes de rive qui a servi à soutenir le blondin (téléphérique)
qui a servi à la construction du viaduc
Et en arrière-plan, au fond, le petit viaduc du ruisseau des Chessieux

Autre vue du grand viaduc avec le passage d'un train

Et le viaduc plus modeste (cercle bleu) du vallon des Chessieux, ci-dessous :

Après les deux viaducs, la ligne métrique rejoignait et longeait par son côté droit la ligne normale Roanne > Saint Etienne jusqu'à la gare de Balbigny.

Ci-contre, la fin du parcours devant la gare de Balbigny

Hier et aujourd'hui, côté voies et côté cour, la gare de Balbigny
où aboutissaient les lignes métriques venues de l'Allier et de Régny

---

Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.

★ ★ ★