



## FICHE ITINERAIRE

### CHEMIN DU VELAY EXPRESS

TYPE :

**Chemin non aménagé**

Long : 18 Km

COMMUNES :

Début :

**Saint Agrève (07)**

Fin :

**Saint Martin de Valamas (07)**

Lieudit :

Rue des Prés de Coussac

Chemin de la Roche qui Tinte

Coordonnées GPS :

45°00'41.1"N 4°23'11.9"E

44°56'16.8"N 4°22'32.7"E

### SITUATION GENERALE



## COMMENTAIRES

Créé à partir de 1886, fermé en plusieurs étapes entre 1952 et 1968, le réseau métrique des Chemins de Fer Départementaux du Vivarais comptait 4 grandes lignes au moment de son extension maximale :

- Dunières > Le Cheylard via Raucoules et Saint Agrève (61 km).
- Raucoules > Yssingeaux > Lavoûte sur Loire (40 km), qui s'embranchait sur la ligne précédente à Raucoules Oumey.
- Tournon > Lamastre > Le Cheylard (52 km).
- Le Cheylard > La Voulte sur Rhône via la vallée de l'Eyrieux (48 km).

Toutefois, contrairement à d'autres réseaux qui ont été totalement abandonnés après fermeture, celui-ci a donné naissance à diverses structures touristiques.

- Ainsi la partie centrale de la ligne Dunières > Le Cheylard est toujours en service avec le train touristique du Velay Express entre Raucoules et Saint Agrève. Sa section nord vers Dunières est en attente de prolongation [voie verte de La Galoche](#). Et sa section sud vers Le Cheylard, dont il est question ici, est devenue le Chemin du Velay Express.
- Par ailleurs, tout comme la ligne précédente, la ligne Tournon > Le Cheylard accueille elle aussi le Mastrou, autre train touristique qui monte jusqu'à Lamastre, ville au-delà de laquelle la voie ferrée en attente de reconversion voie verte se transforme pour l'instant en [Chemin du Mastrou](#).
- La ligne du Cheylard à la Voulte est devenue en totalité la [voie verte Dolce Via](#).
- Enfin, la ligne de Raucoules à Lavoûte, dite de [La Galoche](#), est en cours d'aménagement voie verte et fera partie à terme de la Via Fluvia, grand projet visant à relier d'ouest en est la vallée de la Loire à celle du Rhône via Dunières, le col du Tracol et Annonay.



Le Chemin du Velay Express (n° IGRF **43159.01D**) fait donc suite à la partie de ligne qui est en service touristique entre Raucoules et Saint Agrève. C'est un très bel itinéraire qui descend la haute vallée de l'Eyrieux par une succession de courbes et contrecourbes avec de nombreux ouvrages d'art, viaducs et tunnels. Attention, ces derniers ne sont pas éclairés puisque le chemin n'est pas aménagé ni sécurisé. Il est donc souhaitable d'avoir un éclairage. Par ailleurs, le chemin est assez pierreux par endroits. Les vététistes devront être un minimum prudents, d'autant que le parcours est aussi accessibles aux véhicules tout terrain.

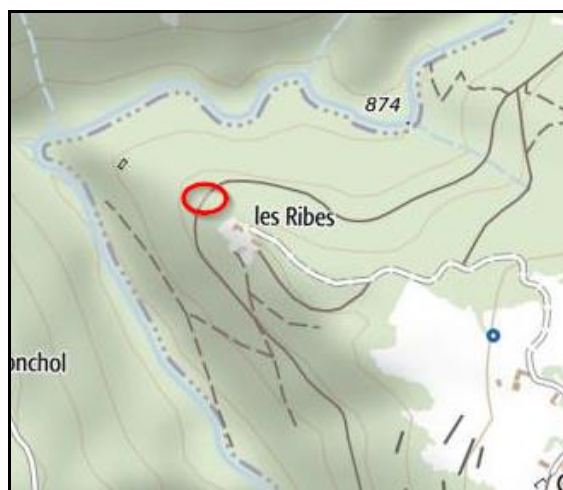
L'itinéraire se termine à l'emplacement de l'ancienne gare disparue de Saint Martin de Valamas, là où la [voie verte Dolce Via](#) prend le relais.

## DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Ci-contre, le départ du chemin, rue des Prés de Coussac, non loin de la caserne des Pompiers

Pas de photo disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.



Ci-dessus et ci-dessous, après 2 km, le petit tunnel des Ribes, long de 50 m, pointe le bout de son nez



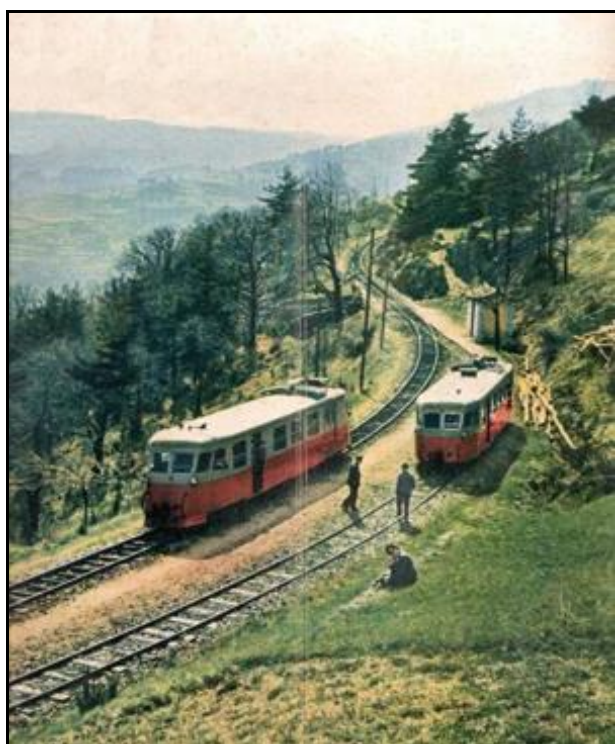
La sortie du tunnel



Bientôt suivi, un kilomètre plus loin, par celui de la Molle un peu plus conséquent qui fait 86 m de long



La galerie et la sortie du tunnel



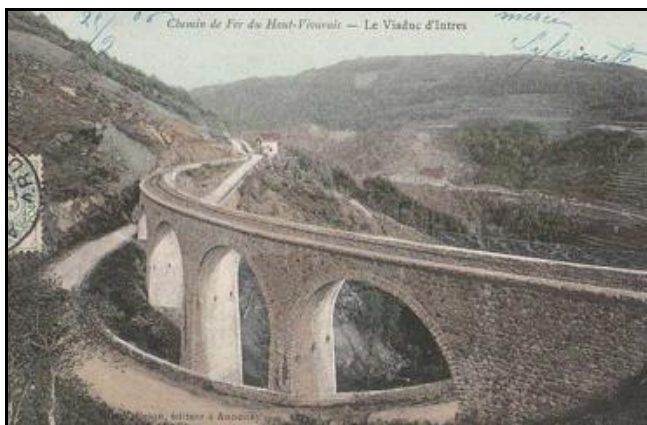
Après le tunnel de la Molle, la voie ferrée fait une large boucle autour de la vallée de l'Aygueneyre pour perdre de l'altitude. Ce faisant, elle passe au-dessus de trois torrents : le Fay qu'elle franchit par un beau viaduc, le Bon Pas et l'Aygueneyre qu'elle franchit par deux autres ouvrages plus modestes. Deux tunnels complètent ce cheminement.

Ci-contre et ci-dessous, la halte d'Intres aujourd'hui totalement abandonnée au lieudit les Côtes, ne montre plus que la ruine de son abri voyageurs





Un peu plus bas se trouve le beau viaduc courbe d'Intres, en bord de la RD 120



A l'origine, la route passait sous le viaduc qui comporte 5 arches plein cintre de 12 m d'ouverture





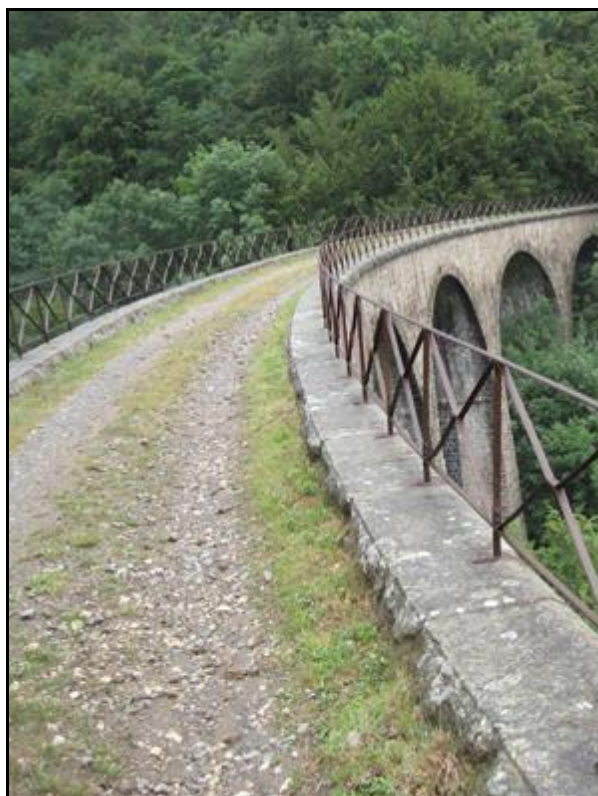
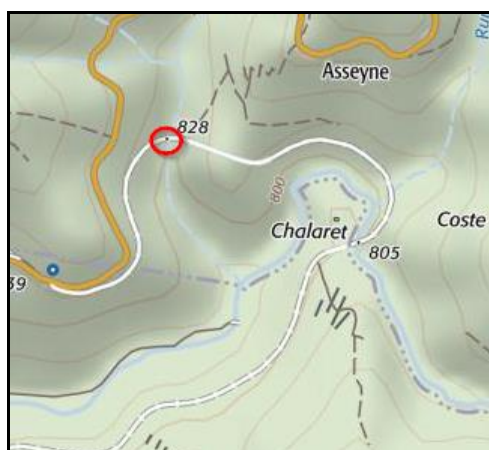
Mais aujourd'hui, le thalweg a été en partie comblé et la route passe le long du viaduc vu ici dans le sens de la ligne et à contresens



Vu dans le sens de la ligne et à contresens, le passage à niveau qui faisait suite au viaduc  
Noter la pente de la voie

Par confusion entre les trois torrents qui coulent dans ce cirque, le viaduc du Fay est faussement appelé viaduc de Bon Pas ou de l'Aygueneyre (Eau Noire).

C'est un bel ouvrage courbe en maçonnerie, qui fait 35 m de haut et compte 7 arches plein cintre de 12 m d'ouverture. Aujourd'hui perdu dans la végétation, il est presque devenu invisible.



Il a été le théâtre d'un terrible accident, lors de sa construction, le 8 septembre 1902. La voûte des arches en construction était alors soutenue par des cintres en bois reposant eux-mêmes sur des corbeaux, c'est-à-dire sur des pierres en saillie au sommet des piles. Or, pour une raison restée inconnue, une faiblesse de la pierre sans doute, l'un des corbeaux de l'arche centrale, la plus haute, va casser net et précipiter dans le vide le cintre, l'arche en construction et les 9 ouvriers qui travaillaient dessus.

Depuis, du fait de la confusion de nom avec le ruisseau de Bon Pas voisin, ce viaduc est aussi désigné sous le nom du "Pont du Malheur".



Prise par l'aval, photo intéressante montrant la construction du viaduc peu de temps avant l'accident  
Le cintre en bois de la troisième arche n'est pas encore posé  
Mais celui de l'arche centrale (quatrième arche) est déjà présent



Prise par l'amont après l'accident, une autre photo du viaduc montrant les amorces de l'arche écroulée  
**La petite croix rouge indique la position du corbeau qui a lâché**  
On notera que la troisième arche, à droite de l'arche accidentée, a reçu son cintre



Enfin, le viaduc peu après sa finition  
Les corbeaux ayant servi au soutien des cintres, sont ici bien visibles

Ci-contre, photo rare et hivernale montrant le franchissement du viaduc par un train équipé d'un chasse-neige

Ci-dessous, vue aval du viaduc du Fay terminé

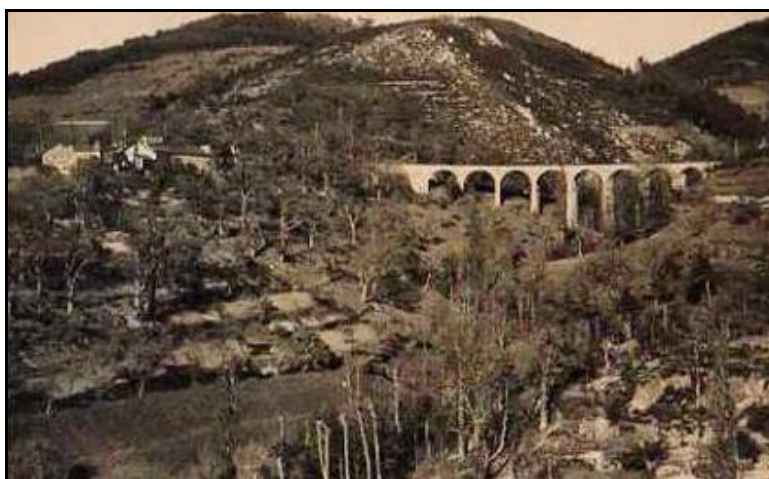


Aussitôt franchi le viaduc, la voie ferrée s'engouffrait dans le tunnel de l'Asseyne, de 123 m de long  
**Pas de photo actuelle disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.**



Puis, après avoir contourné le fond du vallon et être passé sur les ruisseaux de Bon Pas et Agyueneyre, elle traverse l'éperon rocheux du Chalaret par ce court tunnel de 31 m de long

**Pas de photo actuelle disponible pour l'instant. Il ne tient qu'à vous.**



En ressortant de la vallée de l'Agyueneyre, la ligne passait à flanc de coteau face au village d'Intres puis franchissait le vallon du ruisseau de Chaude Oreille par le beau viaduc de Chapignac, le plus long de cette section avec 8 arches plein cintre de 12 m d'ouverture



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Saint Julien Boutières avec un train en manœuvre



Et deux photos à comparer : la gare hier et aujourd'hui



Peu avant d'arriver à Saint Martin de Valamas, le pont du Bourget

Ci-contre et ci-après, la fin du parcours à Saint Martin de Valamas, sur le chemin de la roche qui tinte, là où la [Dolce Via](#) prend le relais, à l'extrémité de la plateforme de l'ancienne gare disparue





Un train spécial à l'arrêt en gare de Valamas, peu de temps avant la fermeture de la ligne



Et à peu près au même endroit, là où se trouve la queue du train précédent, le début de la voie verte Dolce Via

---

**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.**

★ ★ ★