

RANDONNEES



FERROVIAIRES

FICHE ITINERAIRE

SENTIER FERROVIAIRE DES GORGES DU CHAVANON

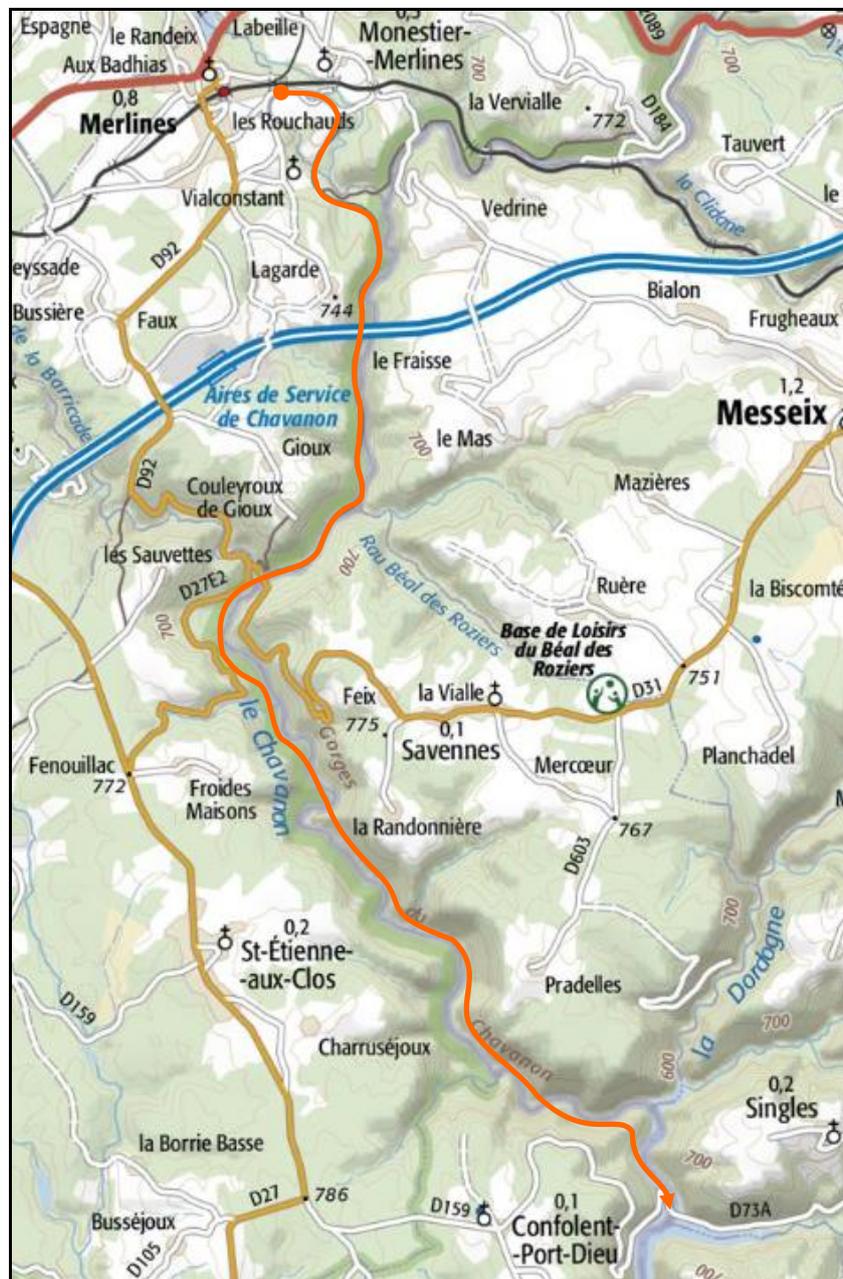
TYPE :

Chemin et sentier non aménagés

Long : 15 Km

COMMUNES :	Début :	Fin :
	Monestier Merlines (19)	Confolent Port Dieu (19)
	Lieudit : Chemin de Neuvalle	Route Départementale 159
Coordonnées GPS :	45°38'44.5"N 2°28'05.7"E	45°32'40.8"N 2°31'04.1"E

SITUATION GENERALE



COMMENTAIRES

A l'origine, le cœur de l'Auvergne devait être desservi par une ligne directe Paris > Aurillac via Vierzon, Montluçon, Eygurande Merlines et Bort les Orgues. Raison pour laquelle certaines de ses parties, comme la section Eygurande > Bort (n° IGRF 19134.02N), ont été conçues pour recevoir deux voies. Mais le trafic espéré n'est jamais venu et la voie est restée unique. De plus, dans les années 1950, un grand programme d'aménagement hydroélectrique de la Dordogne est intervenu. Ainsi a été construit le barrage de Bort les Orgues dont le lac a noyé 15 kilomètres de la ligne, condamnant à l'abandon les 15 kilomètres supérieurs au départ d'Eygurande.

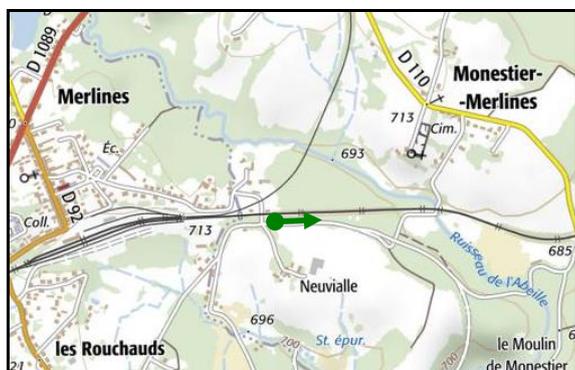
!! - MAIS ATTENTION - !!



Très prisé des amoureux d'archéologie ferroviaire en raison de ses vestiges spectaculaires, cet itinéraire reste néanmoins très dangereux de par son isolement dans des gorges difficilement accessibles où le moindre incident pourrait prendre des proportions dramatiques ; et de par les six tunnels éboulés qu'il traverse, susceptibles de se rompre à tout instant comme en témoignent les photos vieilles de 10 ans de cette fiche, qui laissent supposer que la situation ne s'est pas améliorée entretemps.

Cette promenade hors du commun ne s'adresse donc qu'à des personnes responsables, disciplinées et prudentes, en bonne condition physique et bien équipées pour faire face aux aléas d'une végétation particulièrement envahissante, et de souterrains dont le sol et les parois sont particulièrement instables.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



Le début du parcours sur le chemin de Neuville,
à côté du passage à niveau de la ligne vers Clermont Ferrand

D'abord petite route goudronnée, le tracé devient ensuite une bonne piste jusqu'à la gare de Savennes.



Ce faisant, il passe sous le viaduc autoroutier de l'A 89



Ci-dessus et ci-dessous, le passage à niveau de la RD 31 et la gare de Savennes



Peu après la gare de Savennes, la piste se transforme en chemin qui se rétrécit de plus en plus jusqu'à devenir une trace à peine fréquentable pour les piétons, surtout en été quand la végétation est en plein essor.



Ci-contre et ci-dessous, l'entrée et la sortie du tunnel de Froides Maisons, 132 m de long, dont l'état extérieur ne laisse pas deviner celui de la galerie





Dans le tunnel de Froides Maisons, le premier décrochage de voûte



Puis, après un premier pont sur le Chavanon, l'entrée du tunnel de la Randonnière, 147 m de long, qui annonce clairement la couleur



L'entrée vue de l'intérieur



Paradoxalement, la galerie et la sortie sont en relativement bon état



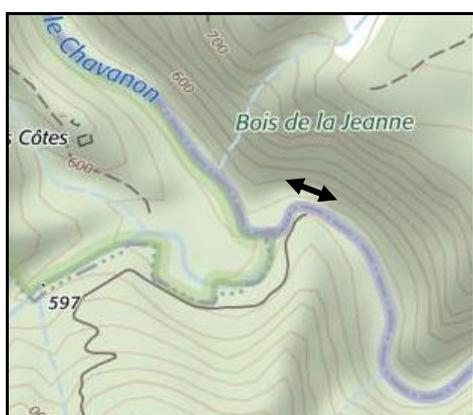
L'accès à l'entrée du tunnel de Mercœur, 210 m de long, est déjà plus difficile



Et l'éboulement de sa galerie, sur lequel il faut grimper pour le contourner par la gauche, est proprement impressionnant



Le franchissement de l'éboulement et la sortie



Quatrième souterrain de la ligne, le petit tunnel de Pradelles, dit aussi du Bois de la Jeanne, avec ses 71 m de long, dont le fronton d'entrée est partiellement écroulé



Ainsi que sa galerie qui, malgré les apparences, présente quelques cicatrices





Ci-dessus et ci-dessous, en guise de souvenir, deux photos des trains qui parcouraient la vallée
Ces deux convois sont modestes et laissent déjà présager le déclin et la mort de la ligne

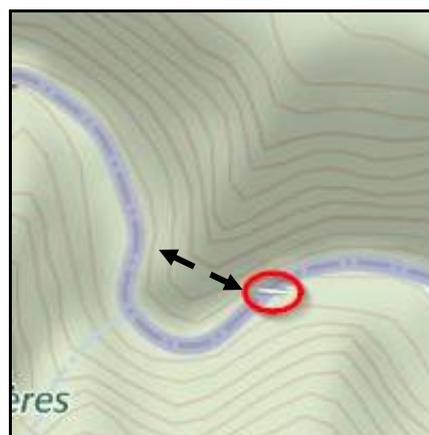


Ci-contre et ci-après, le tunnel de la Forêt, 145 m de long, est un champ de ruines

Son fronton d'entrée, décroché de la roche, est prêt à tomber.

Et sa voûte et sa sortie ont déjà suivi le même chemin.

Il est aussitôt suivi d'un très joli pont à arche biaise et parement oblique (ellipse rouge) qui permettait à la ligne de repasser en rive droite du chavanon.



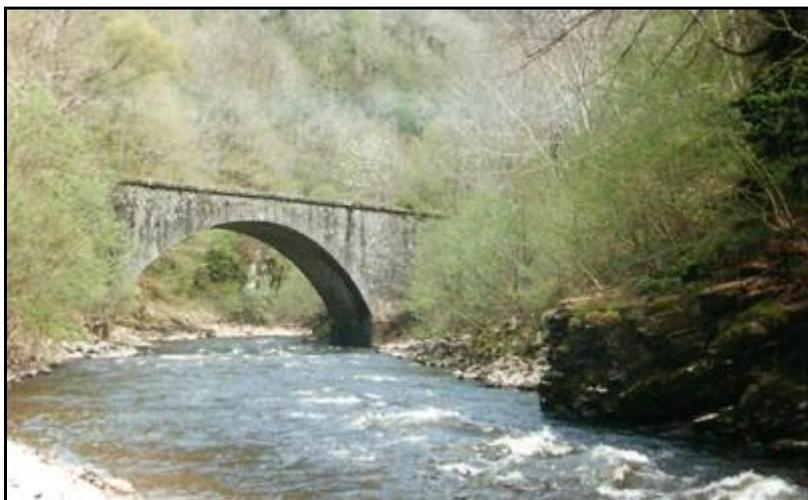


L'entrée du tunnel, totalement ravagée par les outrages du temps



Et la voûte et la sortie qui ne valent guère mieux



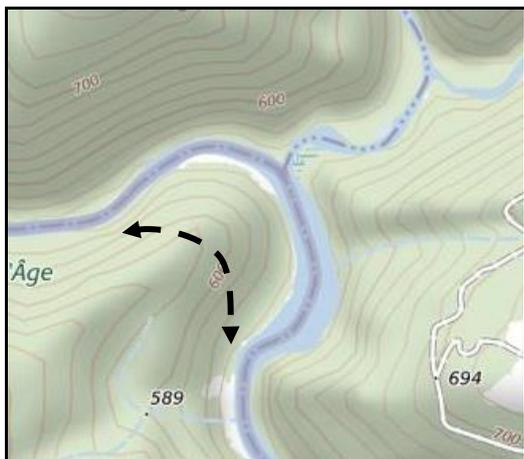


Vu depuis l'amont, le pont biais sur le Chavanon



Le joli pont Bias, avec son parement d'arche oblique, fait immédiatement suite au tunnel de la Forêt



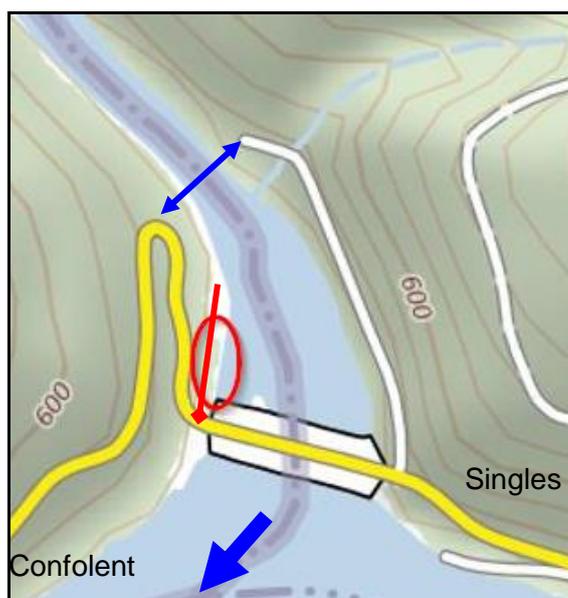


Il précède le dernier ouvrage de la ligne : le tunnel courbe de Confolent, 388 m de long, dont la galerie est en principe fermée car en partie inondable par les hautes eaux du lac de Bort
A noter qu'il peut se contourner par une trace située sur la gauche (flèche rouge)

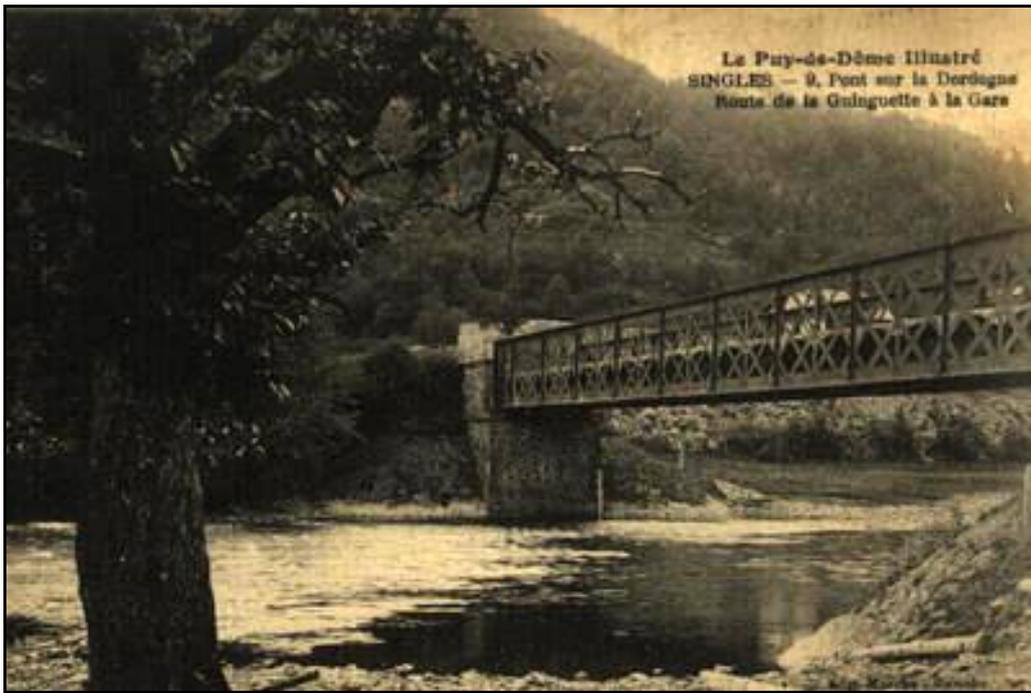


Sa galerie et sa sortie
De tous les ouvrages, c'est celui qui est en meilleur état, quasiment intact

Ci-contre et ci-dessous, la fin du parcours à Arpiat, à hauteur de l'ancienne gare de Singles noyée puis rasée (ellipse rouge)



L'histoire de ce lieu est assez pathétique. Avant construction de la voie ferrée, personne n'ayant à faire en cet endroit, Arpiat était complètement désert. Mais l'apparition de la ligne et d'une gare pour desservir Singles ont imposé la construction d'une route et d'un pont métallique au-dessus de la rivière. Par la même occasion, cette route fut prolongée jusqu'à Confolent.



Vu depuis la rive gauche de la Dordogne, le premier pont d'Arpiat
On devine la gare de Singles en arrière-plan, sur la rive droite, à travers les poutrelles du pont

Le lac du barrage de Bort de les Orgues devant noyer l'endroit, ce premier pont a été partiellement détruit. Il n'en reste qu'une culée qui émerge des eaux du lac lorsque ce dernier est bas. A noter que cette culée en pierre de taille a subi une rehausse en béton pour l'aménagement d'un ponton qui n'a pas abouti.



Ci-dessus et ci-dessous, la culée résiduelle du pont métallique



Dans le même temps, la gare de Singles disparaît sous les eaux. Ses vestiges jugés trop dangereux seront ensuite rasés au gré des variations de niveau du lac. Par ailleurs, un nouveau pont en béton, dit pont d'Arpiat ([double flèche bleue sur la carte de la page 10](#)), est construit en amont pour maintenir la liaison routière entre Singles et Confolent.



La gare en train de disparaître au moment de la première mise en eau du barrage
On devine en arrière-plan le pont d'Arpiat alors en construction

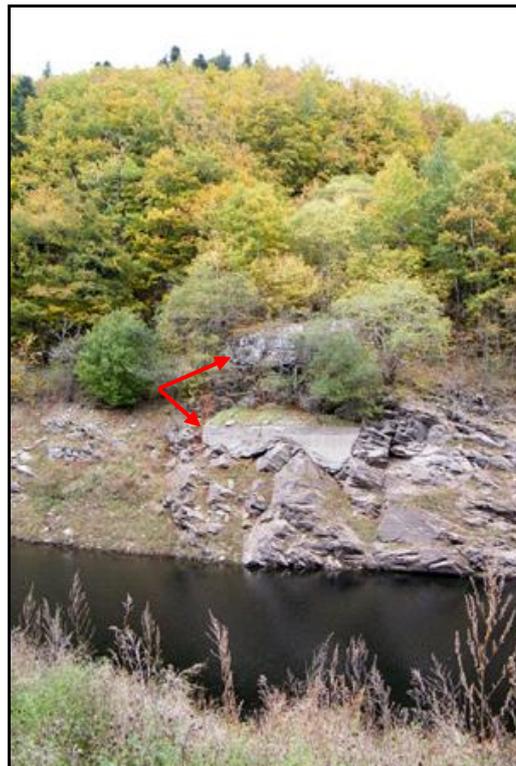
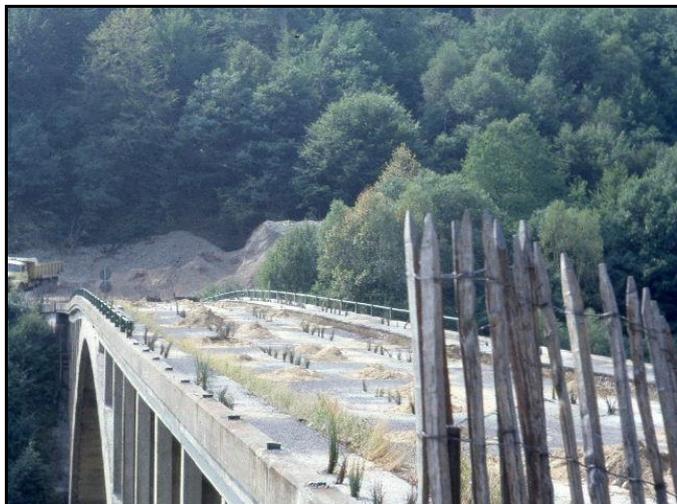


Le pont d'Arpiat dans toute sa splendeur

Mais il a fallu le détruire trente ans plus tard car il présentait des vices de construction.

Ci-dessous, le tablier du pont avec les charges d'explosifs pour sa destruction

Et ci-contre, la culée rive gauche (flèches) telle qu'on peut la voir aujourd'hui



Il a été remplacée par une digue routière qui coupe le fond du lac au niveau de l'ancienne gare disparue





Et pour finir, deux photos anciennes de la gare de Singles vue dans le sens de la ligne et à contresens



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.

★ ★ ★