

# RANDONNEES



# FERROVIAIRES

## FICHE ITINERAIRE

### CHEMIN DE LA TRANSCÉVENOLE

TYPE :

**Chemin non sécurisé et non aménagé**

[Voir fiche Chemin](#) ►►

Long : 25 Km



COMMUNES :	<b>Début :</b>	<b>Fin :</b>
	<b>Coubon (43)</b>	<b>Présailles (43)</b>
	Lieudit : Chemin des Bourgères	Mézeyrac
Coordonnées GPS :	45°01'41.1"N 3°56'44.1"E	44°52'38.0"N 4°02'22.4"E

### SITUATION GENERALE



## COMMENTAIRES

### !! ATTENTION !!

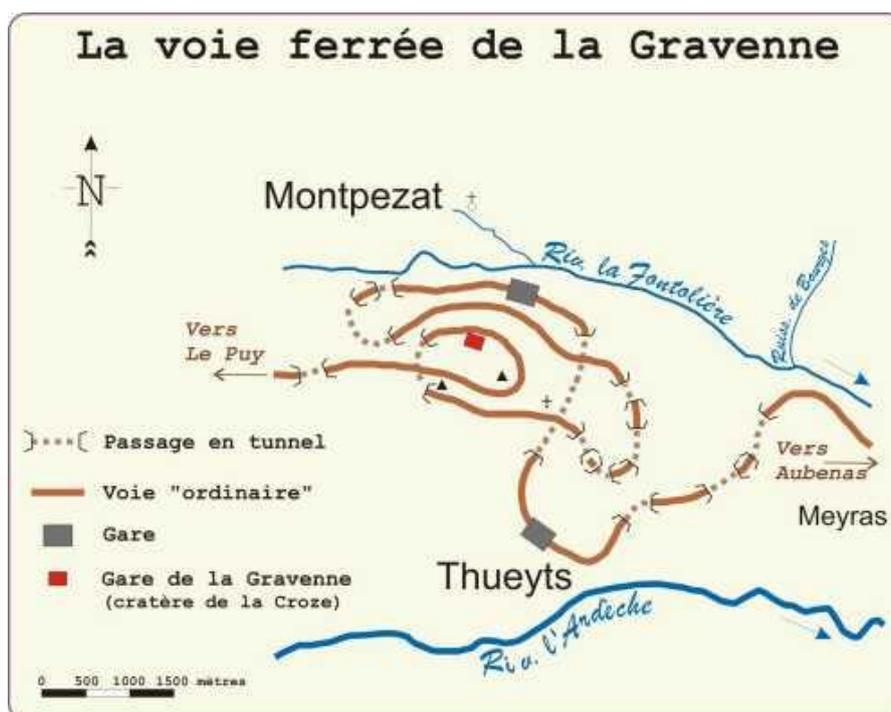
Le chemin de la Transcévenole suit le tracé d'une ligne de chemin de fer (n° IGRF 43041.02N) dont la construction a été commencée mais jamais terminée. De ce fait, les viaducs sont inachevés et n'ont jamais reçu leurs garde-fous. Même si, pour le reste, le chemin ne présente aucune difficulté pour des piétons ou des vététistes, **cette promenade est donc déconseillée aux familles avec de jeunes enfants ou des animaux.**

Vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, deux tracés sont envisagés pour relier Clermont-Ferrand à Nîmes, via Alès. L'un, direct, par les gorges de l'Allier et les hautes Cévennes ; l'autre contournant les Cévennes par le Velay et le plateau ardéchois. C'est le tracé direct qui sera retenu et mis en chantier dès 1857.

Cependant, le deuxième tracé sera lui aussi envisagé, mais beaucoup plus tard, en 1906, pour désenclaver le Haut Velay et la Haute Ardèche, le but étant ici de relier le Puy à Aubenas. Mis en chantier en 1911, arrêté pour cause de guerre en 1914, le projet n'est repris que côté nord après guerre, car Laurent Eynac, enfant du pays, conseiller général, député puis sénateur et plusieurs fois ministre, pèse de tout son poids pour l'aboutissement de la ligne. Ainsi, en 1939, le gros des installations est réalisé et il ne reste à finaliser que des points de détail comme la pose des garde-fous et celle de la voie. Mais la toute nouvelle SNCF ne souhaitera pas poursuivre et ce chantier jugé a priori peu rentable sera définitivement abandonné fin 1941.

En effet, partant de Brives Charensac à 620 m d'altitude, la ligne avait un profil difficile et devait comporter 12 viaducs et 35 tunnels sur 89 km de longueur. Elle montait jusqu'au Monastier sur Gazeille, principale gare du parcours, située à 930 m d'altitude. Ensuite, continuant toujours son ascension, elle franchissait la Gazeille sur le spectaculaire viaduc de la Recoumène, pour atteindre son point sommital de 1078 m dans le long tunnel de Présailles à la sortie duquel se trouvait la gare du même nom qui était la dernière du département de Haute Loire.

Pénétrant en Ardèche, elle devait redescendre vers Issarlès puis remonter à nouveau vers Saint Cirques en Montagne où elle serait passée sous la ligne de partage des eaux Atlantique Méditerranée par le long tunnel du Roux situé à 990 m d'altitude. Il fallait alors rejoindre la basse Ardèche en perdant 670 m d'altitude sur moins d'une douzaine de kilomètres. C'est ici que se serait située la partie la plus spectaculaire de la ligne avec la réalisation d'une boucle hélicoïdale multiple sur quatre niveaux établie sous le sommet de la Gravenne de Montpezat.



Mais côté ardéchois, ne furent réalisés que le grand tunnel du Roux qui, sans avoir jamais vu passer de trains, a été reconverti à un usage routier ; et, 500 m plus au sud, un autre petit tunnel aujourd'hui en piteux état et à la limite de la dislocation.

De tout cet ensemble, le chemin actuel ne suit donc que la partie nord située en Haute Loire. Il grimpe sur toute sa longueur, fait passer le randonneur de 600 à 1100 m d'altitude, et lui fait découvrir 5 tunnels et 5 viaducs dont un détruit. Aucun de ces ouvrages d'art n'est sécurisé. Comme déjà dit, aucun viaduc n'a de garde-fous et le franchissement des tunnels, notamment celui de Présailles qui est le plus long de tous et présente un sol particulièrement accidenté, nécessite un éclairage puissant et adapté. Le risque de se faire mal bêtement est très réel. En revanche, l'ambiance ferroviaire est très présente avec de nombreux vestiges et le parcours fait aussi découvrir des paysages somptueux.

C'est donc un ensemble patrimonial inappréciable. C'est pourquoi l'association de la Transcévenole y a installé des panneaux informatifs et tente d'en assurer la sauvegarde.

LES OUVRAGES D'ART ACHEVES			
Haute-Loire			
Nom de l'ouvrage	Rivière	Arches	Matériaux
Viaduc d'Orzilhac	Loire	8 arc. de 17 m	Granite
Viaduc de Peyrard	Gagne	15 arc. de 17 m	Granite
Tunnel de Priouret		50 m	
Tunnel du Roure		190 m	
Viaduc du Roure		7 arc. de 12 m	Granite
Viaduc des Badioux	Laussonne	7 arc. de 20 m	Granite
Viaduc de Fonfrède		10 arc. de 11 m	Basalte
Viaduc de Chabannes (démoli)		5 trav. de 43 m	Métallique
Viaduc de la Recoumène	Gazeille	8 arc. de 25 m	Basalte
Tunnel d'Avouac		75 m	
Tunnel de Margerid		84 m	
Tunnel de Présailles		2 626 m (percé, non terminé)	
Ardèche			
Tunnel de St Cirgues		3 376 m	
Tunnel du Cheylas		164 m	
Restait à réaliser (en Ardèche)			
Au déclassement de la ligne, cinq viaducs :			
Mezeyrac sur l'Orcival, du Lac sur la Veyradière,			
des Hermès sur le Gage, de Lapalisse			
sur la Loire et du Ventadour sur l'Ardèche. Mais surtout,			
31 tunnels dont un (Thueyts) de 1 150 m et			
4 d'une longueur de plus de 700 m.			
Il y avait en outre, 11 gares prévues en Ardèche.			

## DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE

De Brives Charensac jusqu'au point actuel du départ du parcours, la voie ferrée franchissait deux ouvrages d'art importants : un pont sur la Loire et un viaduc sur la Gagne, tous deux près d'Orzilhac. Mais l'une des piles du pont de la Loire a été déstabilisée par une grosse crue de la rivière, provoquant un affaissement important du tablier et un risque d'effondrement très réel. C'est pourquoi cette partie de ligne a été condamnée et la partie centrale du pont préventivement détruite.





Le viaduc de la Gagne, par contre, est intact  
mais ne peut être emprunté du fait de l'abandon de cette partie de ligne



Le départ du chemin de la Transcévenole, tout droit sur la photo ci-dessus  
à partir de la petite route qui monte vers les Bourgères



Un gros kilomètre après le départ, le randonneur rencontre le premier ouvrage d'art de la promenade,  
le petit tunnel courbe du Priouret qui fait 100 m de long



Puis, un peu plus loin, au fond d'une longue tranchée surmontée par un pont en maçonnerie à arche surbaissée, le tunnel de Roure Lantriac, de 190 m, qui fut un temps transformé en fromagerie, ce qui explique la présence d'une porte à sa sortie



La galerie et la sortie du tunnel de Roure



Presque aussitôt suivi du viaduc des Combes ou de Roure, en maçonnerie avec 7 arches plein cintre



Et qui, comme tous les autres viaducs de la ligne, est dépourvu de garde-fous



La voie ferrée arrivait alors à la première gare de la ligne, celle de Lantriac, aujourd'hui totalement transformée en centre de loisirs avec patinoire

Ci-dessous, la gare de Lantriac avant et après restauration





A la sortie de la gare, la ligne saute la route RD 633 par un pont en béton qui a été équipé de ses garde-fous



Deux kilomètres plus loin, un autre pont de même type sur la RD 28



La voie s'engage alors dans le versant de la vallée de la Laussonne et croise un chemin pratiquement disparu

Fallait-il que ce chemin soit important pour avoir justifié à l'époque la construction d'une jolie villa qui n'est autre qu'une maison de passage à niveau conservée dans son état d'origine  
Peut-être ce luxe tapageur était-il un clin d'œil rendu au ministre qui boostait le projet



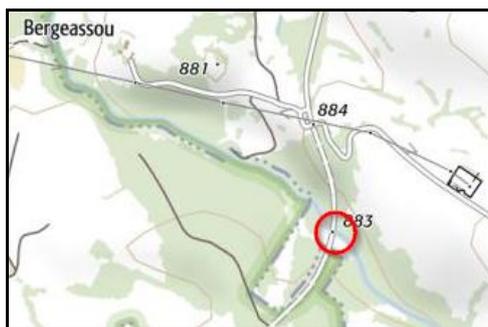
Suivait la grande gare des Badioux devenue aujourd'hui colonie de vacances  
 Au premier plan, le bâtiment voyageurs auquel était accolé le hall marchandises  
 La partie du fond n'est pas d'époque et a été rajoutée après coup



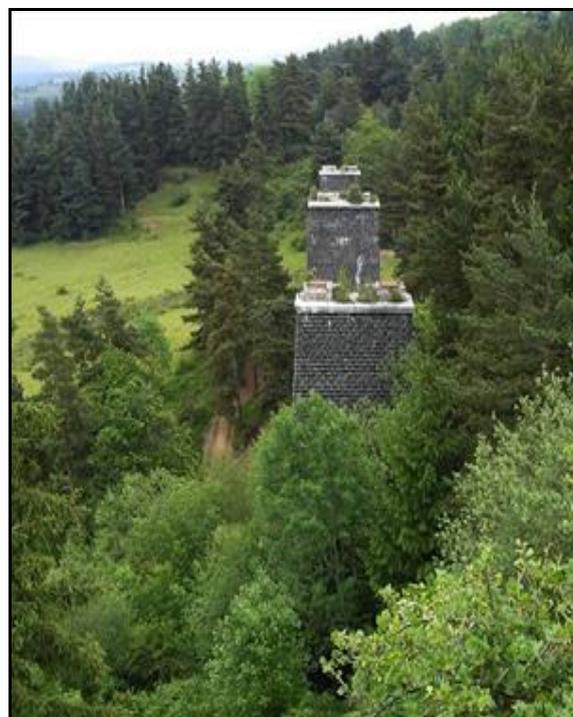
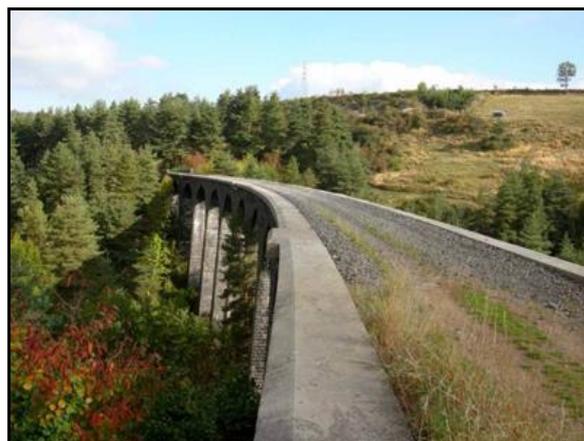
Quittant la gare, la voie ferrée passait sous un pont en béton  
 dont l'architecture est typique des années trente



La voie ferrée entame alors une grande boucle vers la droite  
 au cours de laquelle elle passe sur deux viaducs :  
 Celui de Laussonne, dit aussi des Badioux, ci-dessus



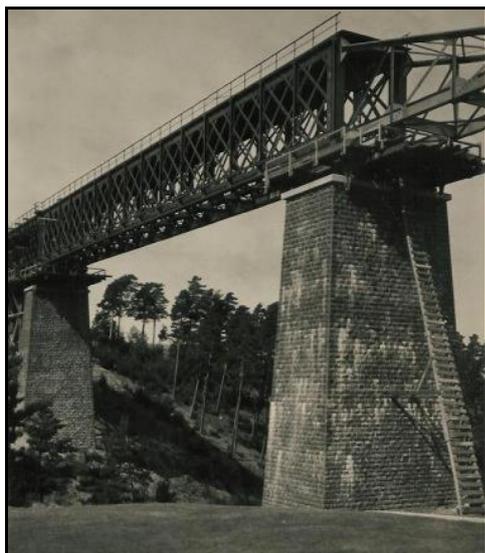
Et celui de Frontfreyde ci-dessous



Puis venait le long viaduc des Chabannes qui comportait 4 travées métalliques de 43 m. C'était le seul ouvrage de ce type sur la ligne, tous les autres viaducs étant en maçonnerie.

Sa structure se justifiait par la présence d'une faille géologique dont on pouvait craindre les mouvements. Le tablier aurait alors mieux supporté d'éventuelles déformations de terrain.

Vendu à un ferrailleur en 1963, ses parties métalliques ont donc été récupérées et le chemin ferroviaire est interrompu. Ne restent que les piles en maçonnerie au pied desquelles passe un sentier piétonnier qui permet de retrouver la continuation de la ligne un peu plus loin.



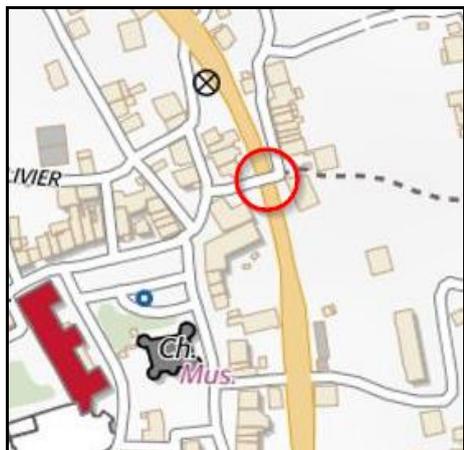
Ci-contre, le viaduc pendant sa construction



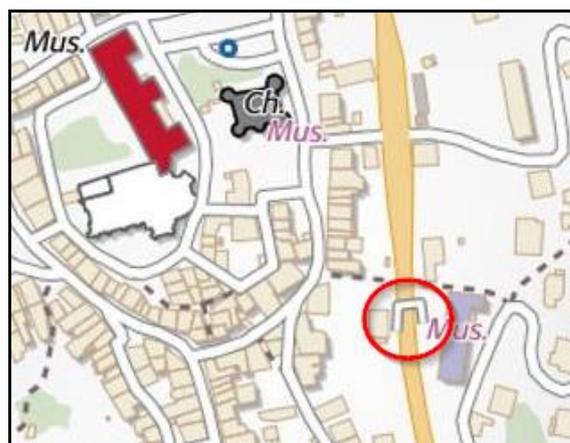
Peu avant le Monastier sur Gazeille, un autre pont supérieur en béton, typique de l'époque  
Vu ici à contresens de la ligne en regardant vers les Chabannes



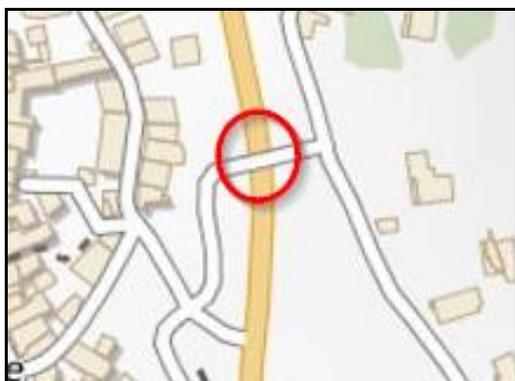
Et le superbe paysage que l'on découvre en entrant dans le Monastier  
où le chemin laisse place momentanément au goudron pour la traversée de la localité



Dans sa traversée du Monastier, la voie ferrée passait sous trois ouvrages supérieurs, le premier dans une longue tranchée



Le deuxième est une passerelle piétonnière en béton, à l'architecture typique des années trente



Le troisième, lui aussi en béton, se situait juste à l'entrée de la gare dont on aperçoit la large plateforme en arrière-plan



Ci-dessus et ci-dessous, l'ancienne gare du Monastier dont le bâtiment voyageurs et le hall marchandises étaient séparés, se trouve aujourd'hui incluse dans un grand collège et divers bâtiments communaux qu'il suffit de longer par l'avenue des Ecoles pour retrouver le chemin initial à la sortie de la localité



Le bâtiment voyageurs et l'ancienne gare à marchandises

Reprenant son ascension, la voie ferrée franchissait alors la vallée de la Gazeille par une large courbe et le viaduc de la Recoumène qui est le plus important et le plus spectaculaire de toute la ligne

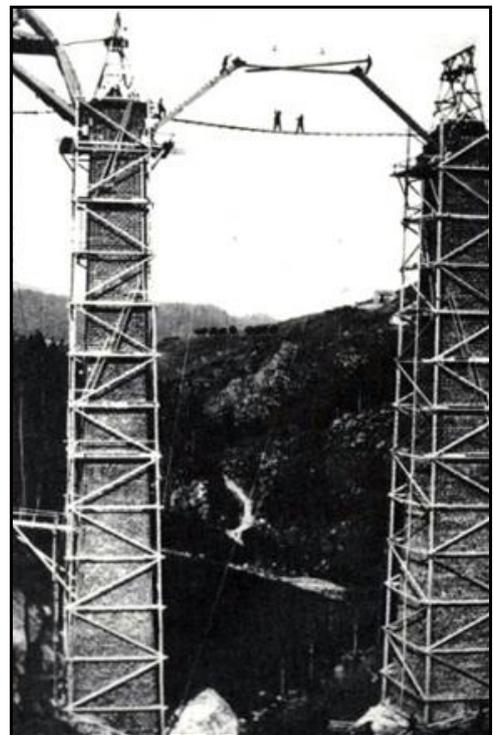
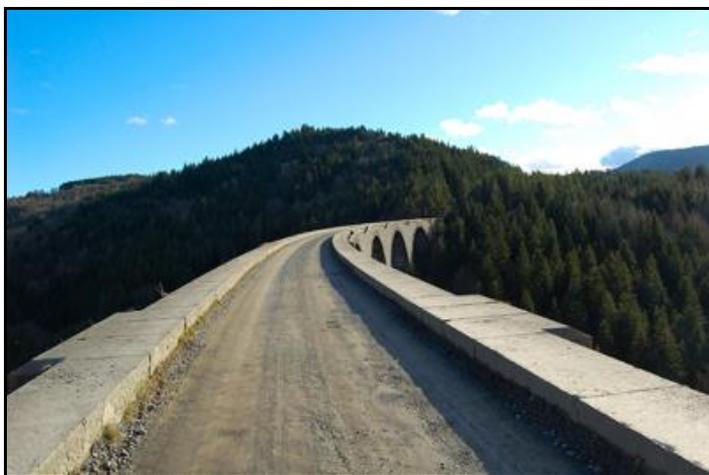




Réalisé en basalte, comportant 8 arches plein cintre de 25 m d'ouverture séparées par des tympanes creux et reposant sur des piles d'une extrême finesse, il a été construit sous la direction de l'ingénieur en chef Paul Séjourné, grand spécialiste des viaducs en pierre

Sur la photo ci-contre prise pendant la construction du viaduc, on appréciera les conditions de travail et de sécurité des ouvriers. Il ne fallait pas avoir le vertige

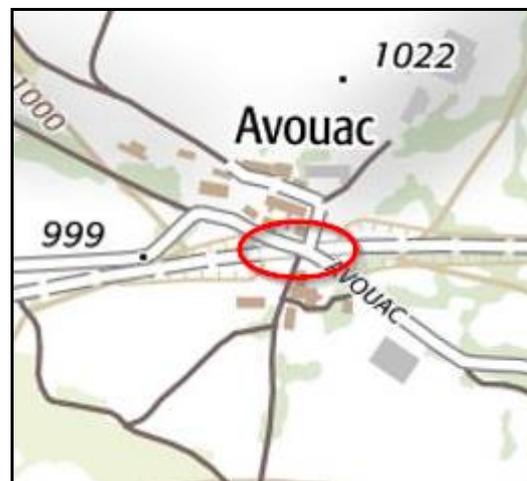
La totalité des travaux ne fit pourtant qu'un mort lors de la construction du viaduc de Fontfreyde



Le dessus du viaduc qui sert aujourd'hui de base de saut à l'élastique



Un kilomètre plus loin, se rapprochant du hameau d'Avouac, la voie ferrée passait sous ce pont en maçonnerie à arche surbaissée



Ci-dessus et ci-dessous, le petit tunnel d'Avouac, long de 75 mètres

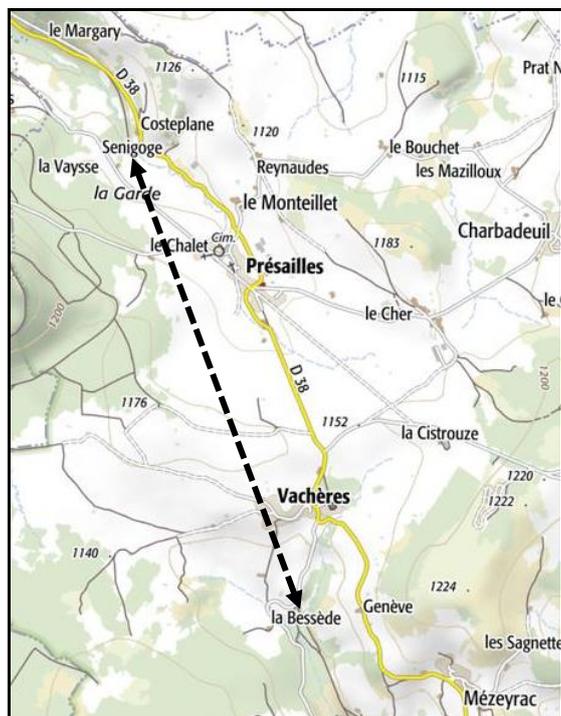




Puis venait le tunnel courbe de Margerid, avec ses 84 mètres



Après lequel la voie ferrée aurait dû traverser la route RD 38 par un passage à niveau dont la maison n'a pas été construite, avant d'arriver au clou du parcours : le long tunnel percé mais inachevé de Présailles. Long de 2626 m, il constituait le point culminant de la ligne à 1078 m d'altitude. Ce point se trouve aux trois quarts du souterrain en venant du nord (sens de la ligne). Il est matérialisé par deux barres à mine tordues à angle droit, plantées dans le plafond de la galerie.



Sans être foncièrement dangereuse, la traversée du tunnel nécessite quelques précautions. Un ruisseau court tout au long de la galerie car il y a de nombreuses infiltrations. Le sol est humide, boueux, glissant et parsemé de flaques qui occupent parfois toute la largeur du passage. De plus, un ancien drain d'écoulement des eaux vient rajouter ses trous dans le paysage. Il convient donc d'être vraiment attentif de l'endroit où l'on met les pieds et les bottes sont conseillées.

Par ailleurs, la traversée prend environ 40 minutes. Ce qui veut dire qu'il conviendra de vérifier préalablement que les piles des lampes soient en état et qu'une lampe de secours peut être un plus.

Pour le reste, le randonneur doit savoir que le tunnel de Présailles est un souterrain très exceptionnel puisque c'est le seul tunnel de France inachevé qu'il est possible de traverser et qui montre les traces des différentes étapes des travaux dont il a fait l'objet.

Aussi, afin que le randonneur puisse comprendre ce qu'il va voir, convient-il de dire deux mots de la façon dont étaient creusés les tunnels à l'époque. Savoir tout d'abord que les longs tunnels comme celui de Présailles étaient creusés en même temps par leurs deux extrémités selon des chantiers qui montaient l'un vers l'autre. Le tunnel vu en long avait donc un profil en accent circonflexe. En effet, la réalisation de pentes descendantes vers les sorties permettait l'évacuation des eaux d'infiltration par simple gravité, et facilitait les travaux puisqu'il était plus facile de pousser des wagonnets pleins de déblais en descente.

Par ailleurs, la méthode était entièrement manuelle et n'avait pas variée depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Elle consistait à réaliser dans un premier temps une galerie de reconnaissance de 2 x 2 m de section, située au niveau de ce qui allait devenir la future voûte du tunnel définitif. Dans un deuxième temps, les parois latérales de cette galerie étaient abattues pour créer l'arrondi de la voûte. Puis cette dernière était maçonnée le plus rapidement possible pour créer le toit qui mettrait en sécurité le reste du chantier.

La deuxième grande étape consistait alors à abaisser le sol (radier) du tunnel jusqu'à son niveau définitif. Il existait pour ce faire plusieurs méthodes. Mais dans le cas présent, c'est la méthode anglaise qui a été utilisée. Elle consistait à abaisser le niveau par couches successives sur toute la largeur de la galerie. Au fur et à mesure de cet abaissement, et en attendant que les parois (piédroits) du tunnel soient construites, on laissait néanmoins des talus latéraux (stross) aux pieds de la voûte maçonnée pour la maintenir et éviter qu'elle ne se trouve en déséquilibre. Lorsque le radier était à niveau, on creusait éventuellement un petit canal (drain) latéral ou central, comme à Présailles, pour évacuer les eaux d'infiltration.

Enfin, la dernière grande étape du chantier consistait à dégager les stross sur de petites longueurs successives pour y construire les piédroits de la galerie. Le tunnel était alors terminé.

Dans le cas de Présailles, au gré de son déplacement dans la galerie, le randonneur va voir les traces de ces différentes étapes. Il va tout d'abord pouvoir constater que les deux extrémités du tunnel étaient terminées, radier à son niveau normal, voûte et piédroits entièrement réalisés. Puis, plus il va s'enfoncer vers le centre du souterrain, plus le sol va remonter vers la voûte au gré des couches de terrain qui n'ont pas été retirées. Dans le même temps, certains piédroits ne sont pas terminés et il est possible de voir des niches abris inachevées qui permettent d'évaluer la hauteur du sol par rapport à ce qu'aurait dû être son niveau normal une fois le tunnel achevé. Se rapprochant toujours du centre, le promeneur voit disparaître les piédroits remplacés par les stross latéraux qui soutiennent la voûte. Enfin, au milieu du souterrain, la galerie se limite à l'arrondi de la voûte qu'il est presque possible de toucher à bras tendu. Ayant dépassé ce point, le randonneur voit ensuite réapparaître ces différents éléments dans l'ordre inverse au fur et à mesure qu'il se rapproche de la sortie.



Ci-dessus et ci-dessous, l'entrée, la sortie et le début de la galerie du tunnel de Présailles  
Elles ne laissent pas deviner au randonneur non prévenu que le tunnel est inachevé





Le drain central dont les dalles de protection sont fracturées



Et les stross latéraux qui soutiennent la voûte



La galerie vue côté nord et côté sud

Ces deux photos font clairement apparaître la perspective créée par la double pente du tunnel  
 Sur la photo de droite, noter qu'on ne voit que la moitié supérieure de la niche  
 Le tunnel terminé, le sol aurait été deux mètres plus bas



A la sortie du tunnel, le randonneur a le choix entre deux solutions :  
 Prendre le chemin à droite qui le fait remonter à la Bessède puis vers Présailles  
 Ou continuer sur un kilomètre jusqu'au terminus de la ligne  
 Ce faisant, il passera alors devant les fondations de la gare de Présailles qui n'a jamais été construite  
 Un escalier permet toutefois de descendre dans ce qui aurait été la cave



### La fin du parcours

Après être passée sous un dernier petit pont, la ligne s'interrompt brutalement en pleine campagne à l'endroit où aurait dû être construit le viaduc de Mézeyrac qui n'a jamais vu le jour. Un chemin sur la gauche permet de regagner la route qui ramène à Présailles.

Bien que la promenade s'arrête ici, nous conseillons toutefois au lecteur de pousser une pointe en voiture jusqu'au très joli lac de cratère d'Issarlès dont la plage est généralement très appréciée.



Puis jusqu'à Saint-Cirgues et au tunnel du Roux, qui constitue le dernier vestige visible de cette ligne. Long de 3376 m, et bien que prévu pour voie unique, il a été réalisé au gabarit double voie pour en faciliter l'aération puisque la traction des trains aurait été réalisée par des locomotives à vapeur. Après abandon définitif de la ligne, cette disposition a permis de le reconverter assez facilement en tunnel routier. Mais en raison des courants d'air très froids en hiver, son entrée nord a dû être équipée d'une porte mobile automatique destinée à éviter la formation de stalactites de glace dans la galerie.



Les entrées nord et sud du tunnel du Roux



Avec la porte automatique de l'entrée nord

Le chemin visible sur la photo de l'entrée sud, correspond à une piste forestière qui suit ce qu'aurait été le tracé de la voie ferrée si elle avait été réalisée. Il est possible d'y voir à 500 m de là un dernier petit tunnel très délabré et à la limite de la rupture, dont la traversée est fortement déconseillée.

---

**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.**

★ ★ ★