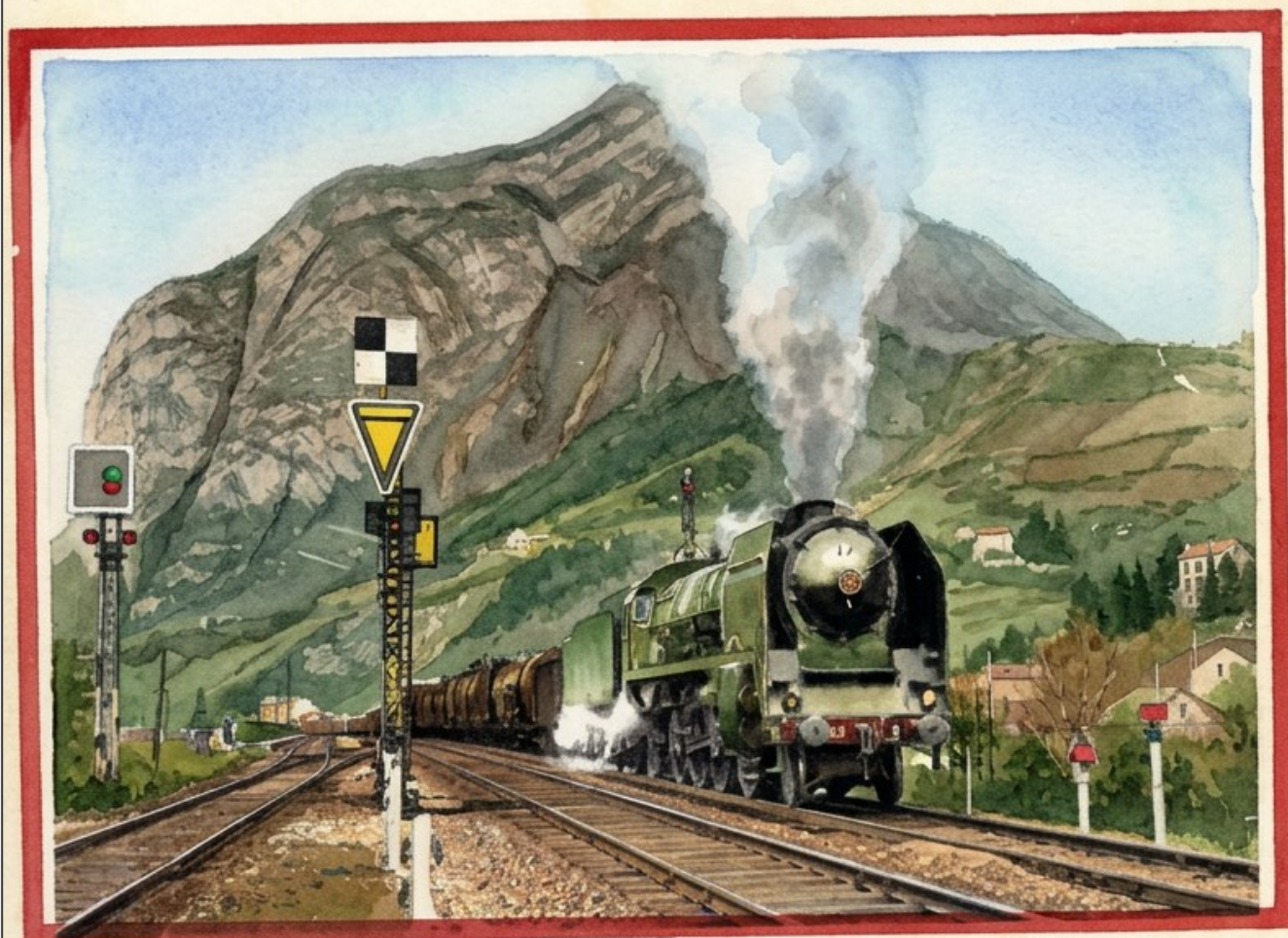


REVUE DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES AMIS DES

CHEMINS DE FER



Une 141-P arrive à Grenoble en tête d'un lourd convoi de marchandises.

(Photo S.N.C.F.)

C'est dans ce vénérable et épais volume « *Chemins de Fer 1955-1958* » que j'ai découvert ce dossier daté de janvier-février 1947 concernant une voie ferrée dont la construction n'a jamais été achevée. Il y a peu, *Historail*, magazine trimestriel, avait consacré un long article sur cette ligne et sur ses nombreux ouvrages d'art qui n'ont jamais vu passer un train !... Aujourd'hui, ce sont les touristes qui parcourent ces voies vertes, à pied ou en deux roues, pour leur plus grand plaisir. Mais un retour en arrière m'a paru intéressant, voire salutaire.

Je me suis permis de coloriser l'ensemble afin d'en rendre la lecture plus attrayante.

NUMÉRO 142
JANV.-FÉV. 1947

CHEMINS DE FER

Revue de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer



Daniel CAIRE
Directeur

Jean FALAIZE

Henri GIROD-EYMERY

Rédacteurs en chef

Rédaction : A. F. A. C. (Gare de l'Est) Place de Strasbourg, Paris (10°)

COTISATION ANNUELLE 350 Frs
DROIT D'INSCRIPTION 1^{re} ANNÉE.. . . . 30 Frs

A verser à M. le Trésorier de l'A. F. A. C.
Secrétariat de la Gare de l'Est, Paris (10°)
Compte Chèques Postaux : PARIS 1334-56

Le versement de la cotisation assure la service de la Revue et donne, en outre, de nombreux avantages réservés aux Membres de l'Association : Bibliothèque, Conférences, Visites, Réunions amicales, etc.

Edition et Publicité : Editions et Publications Françaises, 76, rue de Vaugirard, Paris (6°) - Tél. : LITré 21-11

ABONNEMENTS SEULS : UN AN, FRANCE, NOUVEAU PRIX (ramené de 400 frs à) 350 frs — ÉTRANGER 500 frs
Compte chèques postaux : PARIS 264-765

S'adresser à, pour l'Algérie :

La Librairie CHAIX, 11 bis, rue d'Isly, Alger

Pour la Grande-Bretagne :

IAN ALLAN Ltd, 282, Vauxhallbridge road, London SW1

Pour la Suisse :

LAMERY S. A., Bruderwies 21, Zurich-Leimbach (Adresse provisoire)



Le Président, le Conseil d'Administration de l'Association Française des Amis des Chemins de Fer et l'Editeur présentent leurs meilleurs vœux pour 1947 aux membres de l'A.F.A.C. et aux lecteurs de cette Revue

Composition de Georges LAPSOLU



Un village de la Basse-Ardèche : Vogüé et son château sur les bords de l'Ardèche.

POUR UNE REPRISE DES TRAVAUX DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DU PUY A LALEVADE D'ARDÈCHE

par Firmin AGY

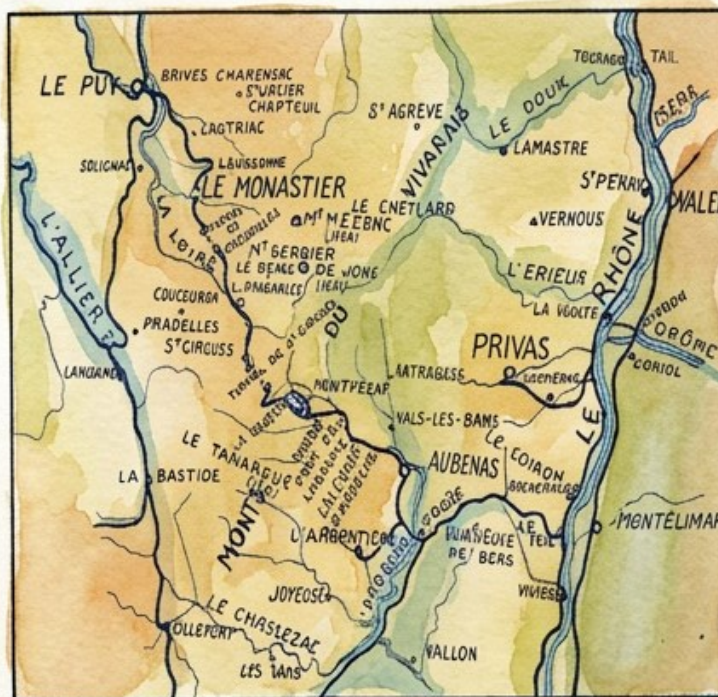
Pour qui examine la carte des chemins de fer français, c'est une surprise que de ne point voir la prospère région du Velay reliée à la moyenne vallée du Rhône. Aucune relation transversale n'existe dans ce pays, si ce n'est la modeste ligne à voie étroite de La Voulte-sur-Loire à la Voulte-sur-Rhône. Il était donc tout à fait justifié d'étudier un nouveau chemin de fer entre Le Puy et Lalevade-d'Ardèche, terminus d'une antenne de la ligne du Teil à Alès, c'est-à-dire entre l'Auvergne et la région la plus riche du couloir rhodanien.

De tout temps, des échanges se sont établis entre ces deux régions. Une route romaine reliait l'Helvie au Puy ; c'était pour Rome le chemin des Arvernes ; César y attachait une haute importance. La route des Etats du Languedoc, devenue route nationale n° 102 de Viviers à Clermont, a toujours été très fréquentée, et l'est encore. Un chemin de fer construit pour la doubler était assuré d'un trafic important.

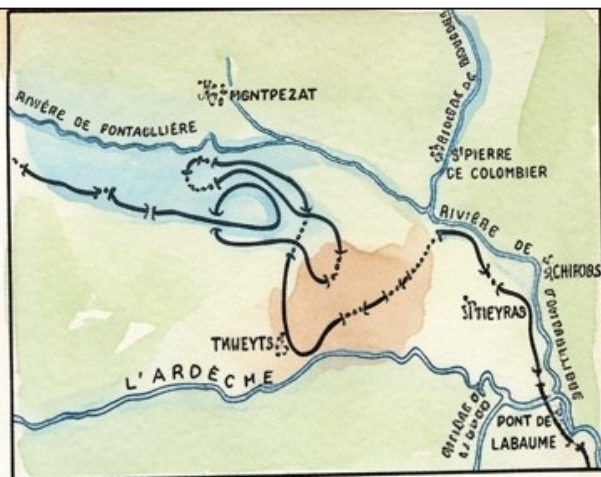
En fait, cette voie ferrée a été mieux qu'étudiée puisque les travaux en ont été entrepris et même achevés, sur un long parcours. Es cela aujourd'hui vaut la peine qu'on s'y arrête un moment.

HISTORIQUE SOMMAIRE

Dès 1851, l'idée d'une voie ferrée établie entre Clermont et Le Teil s'était imposée. La ligne fut étudiée mais on lui préféra alors celle de Clermont à Alès. En 1878, l'Assemblée départementale demanda à l'unanimité la chemin de fer du Puy à Aubenas par les vallées de la Loire et de la Fontaulière. Un premier



Carte de la région traversée par la ligne.



La Gravenne de Montpezat (à gauche) et le curieux tracé aux boucles multiples autour du volcan (à droite).

fut proposé en 1880 et un projet de loi déposé en conséquence en 1901. Les ingénieurs estimèrent à 14.000 francs la recette kilométrique brute et ils conclurent que la ligne « répondait à un véritable besoin ». Une loi du 27 avril 1906 prononça l'utilité publique et approuva la concession suivant l'avant-projet présenté en 1903 par la Compagnie P.L.M. dont les conclusions étaient les suivantes :

« La ligne du Puy à Prades (1)... coupe très heureusement le grand espace, encore sans chemin de fer d'intérêt général qui s'étend sur 140 kilomètres entre la Loire et le Rhône, de Firminy à Alais. Elle réunit deux nœuds importants de chemins de fer : Le Puy où aboutissent les quatre lignes de Saint-Georges d'Aurac, de Saint-Germain-des-Festés par Ambert, de Saint-Etienne et de Langogne ; Le Teil, où se croisent les lignes venant d'Alais, de Lyon, de Nîmes. Elle dessert, entre les stations extrêmes, 56.000 habitants, dont la petite ville de Monastier (3.749 habitants) ; elle développera le commerce, l'industrie, l'agriculture d'une vaste région. Elle rétablira, entre deux contrées à productions très différentes, les communications établies dès l'occupation romaine. Elle assure, en cas de guerre, une communication facile à défendre, entre le plateau central et la vallée du Rhône, entre le Centre et le Sud-Est. Elle a été constamment réclamée depuis plus de quarante ans. Elle est d'intérêt général. »

Les travaux furent entrepris en 1914 dans les parties les plus difficiles du tracé et repris après la guerre avec activité. On pouvait alors espérer une mise en service totale avant 1930. Ces espérances devaient être déçues.

Le dénomination Laveade d'Ardeche a été substituée à celles de « Prades » et de « Nieigles-Prades ».



Le viaduc d'Orzillac sur la Loire.

LE TRACÉ

La ligne (à voie unique) a son origine au Puy à la cote 630. Elle suit le tracé de la ligne du Puy à Langogne sur quelques kilomètres et s'en détache à Brives-Charensac où elle traverse une première fois la Loire. Elle s'élève ensuite par des rampes maxims de 25 millimètres jusqu'aux plateaux cévenols qu'elle atteint au voisinage des volcans de Breyse, donc elle traverse un épaulement granitique par le routerrain de Présailles. Dans cette première partie, elle franchit, outre la Loire, les vallées de Gagne, Lausonne, Recoumène et dessert plusieurs agglomérations agricoles et la petite ville du Monastier-sur-Gasaille. Après le souterrain de Présailles (alt. 1.053) elle se dirige vers Saint-Cirgues-en-Montagne (alt. 1.045). Dans ce parcours, elle franchit la Veyradère et la Gage près du lac d'Issariès, puis une deuxième fois la Loire non loin de sa source et remonte le Vernaison et le ruisseau de Mazan. Le tracé atteint alors la ligne de partage des bassins de la Loire et du Rhône en son point le plus bas pour la région (cote 1.200). La crête est traversée par le souterrain de Saint-Cirgues (alt. 1.057). La ligne se développe ensuite dans les talus volcaniques de la Fontaulière qu'elle attaque par des pentes de 23 millimètres pour atteindre la vallée d'Ardeche et Laveade à la cote 265. Dans cette dernière partie, elle dessert les bourgs de Montpezat, Burzat, Thueys et Pont-de-la-Baume. La différence d'altitude entre le tunnel de Saint-Cirgues et Laveade est de près de 800 mètres : « on ne descend pas, on tombe » dit Paul Séjourné, alors ingénieur en chef au Service de la Construction du P.L.M., auteur du projet. Aussi, pour trouver les longs développements compatibles avec la pente adoptée par les ingénieurs le tracé présente-t-il des particularités remarquables. Fasse à Montpezat, sur la rive droite de la Fontaulière, il s'enroule autour du volcan de la Gravenne jusqu'à être coupé sept fois par un plan vertical passant par le sommet du cratère : les boucles de la Gravenne de Montpezat constituent assurément le tracé de chemin de fer le plus curieux que l'on ait étudié en France.

La longueur de la ligne comptée à partir du Puy est de 95 kilomètres environ. Compte tenu du tronçon commun avec la ligne de Langogne au Puy jusqu'à Brives-Charensac, la longueur à construire est de 89 kilomètres environ. Le tracé comprend une vingtaine de viaducs et dix-huit souterrains dont la longueur cumulée est d'une dizaine de kilomètres.

LES TRAVAUX EXÉCUTÉS... ET LEUR ABANDON

Les travaux ont été entrepris avant la guerre de 1914-1918 par les lots comprenant les souterrains de Présailles et de Saint-Cirgues ; le délai d'exécution de ces ouvrages justifiait cette attaque des travaux en plaine ligne. Le souterrain de Présailles mesure 2 km. 700, il est à voie unique ; par suite d'une décision dont il s'agit question ci-après. Il n'a pas été complètement achevé bien que la voûte eût été construite sur toute la longueur. Une partie des piédroits reste encore à faire. Le souterrain de Saint-

Cirgues, de 3 km, 300 a le profil transversal d'un tunnel à deux voies afin de faciliter l'aération ; il a été entièrement terminé.

En 1919, un troisième lot fut adjugé ; il comprenait notamment la plateforme de la gare du Monastier et le viaduc de la Recoumène. La plateforme du Monastier, établie sur l'argile, a nécessité des travaux très importants d'assainissement et de consolidation. Quant au viaduc de la Recoumène, c'est un des plus beaux ouvrages du grand constructeur Séjourné. Il comprend huit arches de 25 mètres d'ouverture sur piles hautes de section réduite : le rapport de l'épaisseur des piles à l'ouverture est de 1/4 ; c'est, avec un ouvrage du même ordre de la ligne de Charges à Barcelonnette, le viaduc en maçonnerie le plus hardi entre en France. Il est en courbe de 225 mètres, sa hauteur au-dessus de la vallée atteint 66 mètres.

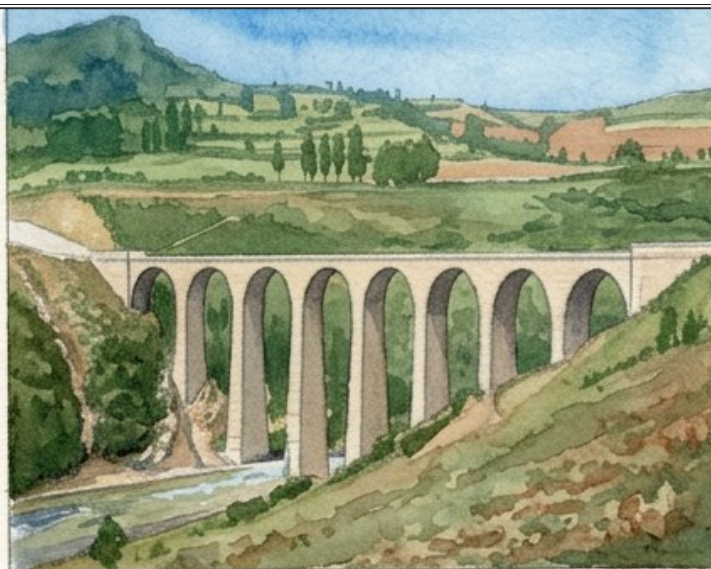
En 1925, alors que les chantiers touchaient à leur fin sur les vrais lets dont il vient d'être question, une première décision de « freinage » intervint. Elle différerait provisoirement les travaux entre Le Monastier et Lalevade, tous les crédits, d'ailleurs très réduits, devant être affectés au tronçon de 22 kilomètres environ du Puy au Monastier. Ce tronçon fut donc entrepris. **Il est pratiquement achevé.** Il comporte de beaux et grands ouvrages, notamment le viaduc d'Orzillac, sur la Loire (9 arches surbaissées) ; le viaduc de Peyrard, sur la Gagne (12 arches plein-cintre) ; le viaduc de Lausonne (8 arches plein-cintre). Ces trois ouvrages sont de belle maçonnerie d'arkose claire. Un peu plus loin, le viaduc de Fontfreyde (10 arches) est le premier ouvrage construit en basalte, comme celui de la Recoumène et toutes les autres constructions de la ligne ; enfin, à l'entrée du Monastier, le ravin de Chabannes est franchi par un tablier de Monastiers de longueur en quatre travées sur piles fondées à grande profondeur.

Toute l'infrastructure du tronçon Le Puy-Le Monastier était achevée vers 1936 ; les bâtiments des gares, stations, passages à niveau étaient également construits ; la première couche de ballast était posée et la deuxième approvisionnée ainsi que tout le matériel de voie.

C'est alors qu'intervinrent diverses Décisions de l'Administration Supérieure auxquelles les populations étaient loin de manifester.

La première de ces Décisions est du 23 octobre 1937. Elle admet que le trafic « serait insignifiant sur le tronçon de ligne du Monastier à Lalevade » et décide en conséquence d'entreprendre la procédure de déclassement de ce tronçon de 71 kilomètres.

La seconde est du 27 janvier 1939 ; elle confirme la précédente, tout en reconnaissant qu'une dépense de cent millions a déjà été engagée sur le tronçon Le Monastier-Lalevade. Ces deux



Le viaduc de Lausonne.

décisions cherchent péniblement leur justification dans la possibilité d'utiliser la plateforme du chemin de fer comme route (idée qui a été réalisée au tunnel de Saint-Cirgues pour dégager le village de ce nom pendant les quelques jours d'hiver durant lesquels la neige rend difficile la circulation).

La troisième est un Arrêté du 4 avril 1939 approuvant le plan d'organisation des transports publics de voyageurs dans le département de la Haute-Loire et comportant la fermeture au trafic des **voyageurs** de la ligne du Puy au Monastier non encore mise en service. A cette époque récente, on estimait donc que ce tronçon de ligne établi à grands frais méritait d'être ouvert au trafic **marchandises**.

Enfin, la loi de Vichy du 30 novembre 1941 vint couronner cette action administrative continue et donner le coup de grâce. Elle prononça brutalement et sans la moindre justification la déclassement pur et simple, non pas seulement du tronçon Le Monastier-Lalevade, mais aussi du tronçon Le Puy-Le Monastier, c'est-à-dire de toute la ligne. Les populations avaient alors d'autres soucis que ceux de la construction et l'usage passa inaperçu.

LES DÉPENSES PRÉVUES ET LES DÉPENSES FAITES

Le coût de la ligne estimé en 1903 était de 36 millions (or). Au cours actuel, cette somme représente vraisemblablement un peu moins de 3 milliards environ.



Le viaduc de Chabannes et la ligne à l'arrière plan.



Le viaduc de Fontfreyde.

En 1939, les dépenses engagées dans les travaux s'élevaient à 190 millions environ, dont 100 millions pour le tronçon Le Monastier-Lalevade. Ces dépenses se sont échelonnées de 1914 à 1939 ; il est difficile de les convertir en francs d'aujourd'hui. Cependant, on peut être assuré de ne pas commettre une arreur par excès en estimant en gros à un peu plus de deux milliards la valeur actuelle des travaux exécutés et abandonnés. Cette dépense représente nettement plus de la moitié de la dépense totale, quoiqu'elle corresponde à l'exécution de la moitié environ de la ligne, car ce sont les travaux de beaucoup les plus onéreux qui ont été exécutés.

UNE FORTUNE DE DEUX MILLIARDS DE FRANCS EN SOMMEIL

Les Décisions rappelées précédemment reflètent les aspects économiques successifs de l'entre-deux guerres ; crise du franc, déficit des chemins de fer et marasme général des affaires, concurrence automobile. Elles sont de leur moment, comme est de sa triste époque la loi de novembre 1941.

Ce qui frappe l'esprit des populations, ce qu'elles ne comprennent pas, c'est d'avoir sous les yeux une ligne en grande partie réalisée, exploitable dès à présent sur un parcours intéressant, pour laquelle des sommes considérables ont été dépensées, et qui demeure sans la moindre utilisation, abandonnée aux intem-

péries. D'autres vieilles lignes déclassées n'éveillent pas ce sentiment pénible ; celles-là avaient été en service ; là, au moins, on savait à quoi s'en tenir sur le trafic ; ces lignes, toutes très secondaires (1) amorties ou non, avaient joué leur rôle. Mais sur le Puy-Lalevade, ligne d'intérêt général, tous les éléments d'un trafic appréciable sont concentrés et font ressortir la misère des tunnels de plusieurs kilomètres, des terrassements, des bâtiments, des magnifiques ouvrages d'art exécutés d'une façon impeccable. Ce capital énorme qui sommeille, et qu'en 1939 on jugeait encore à même de produire des revenus et des satisfactions matérielles, aura-t-il suffi d'une loi de guerre — peut-être entachée de nullité — pour le rendre improductif ?

Les populations du Velay et du Vivarais, qui n'ont jamais abandonné le chemin de fer et ont senti et subi l'inconvénient d'être privées de moyens pratiques pour leurs voyages et leurs transactions, s'inquiètent à juste titre. Elles mesurent aujourd'hui l'étendue de la perte.

Cependant, rien d'irréparable n'a été accompli. Il convient d'examiner si oui ou non la ligne du Puy à Lalevade vaut la peine qu'on s'occupe d'elle.

LE TRAFIC POSSIBLE MARCHANDISES

Le Velay et le Haut-Vivarais, d'une part, le Bas-Vivarais, d'autre part, ont des productions toutes différentes. Constamment des échanges ont au lieu entre ces deux régions. La Velay a du fourrage, des céréales, des pommes de terre, des lentilles renommées, des forêts de résineux et de hêtres ; l'élevage y est prospère. Le Bas-Vivarais récolte des fruits et du vin en abondance des légumes, il s'y fait un gros commerce de châtaigner (marron de l'Ardèche et de Lyon) et de bois de châtaignier. Ses eaux minérales des bassins de Vals, de Pestrin, etc... sont expédiées en grandes quantités dans toutes les directions. Il exporte de l'Auvergne granitique et volcanique ses chaux et ciments de la Vallée du Rhône. Le haut plateau cévenol, converti de pâturage et de vastes forêts inexploitées par suite des difficultés actuelles de communication, est un réservoir d'inépuisables richesses. Les gisements de pouzzolanes, matière précieuse pour la construction y sont inexploités (2).

La « tombée » sur les marchés du Puy, d'une part, et d'Aubenas de l'autre, est caractéristique du commerce régional très actif qui s'effectue entre la montagne et la plaine et vice-versa.

De plus, la nouvelle ligne aura pour effet de réduire les distances par fer à la gare du Teil de :

103 kilomètres depuis le Puy :

71 kilomètres depuis Arvant et Clermont-Ferrand :

et il n'est pas douteux qu'un trafic important de transit vienne s'ajouter au trafic local ou régional si l'on considère qu'une zone du massif central se trouvera nettement rapprochée de la moyenne vallée du Rhône ainsi que du Bas-Dauphiné, si l'on réalise enfin le raccourci entre les gares du Teil et de Mont-

(1) Lignes déclassées par la loi du 30-11-1941 sur la Région du Sud-Est de la France.

Le projet : Chamberig-sud-Bessèges 16 kilomètres.
Le Puy-Le Monastier 22 km. 5.
Le Monastier-Lalevade 71 kilomètres.
Chorges-Bareillonnesse 42 kilomètres.
Meringues-Randen 9 kilomètres.

Existantes : Célest-Saint-Julien-les-Fomades 9 kilomètres.
Saint-Cannet-La Calsade 11 kilomètres.
Sasgoon-Saint-Pierre-Dauphin (en partie) 48 kilomètres.
Monbricon-Grésta-le-Framensal 7 kilomètres.
Frisse-Uniwa-Saint-Juss-Saint-Rambert 15 kilomètres.
Usès-Bourdieu 10 kilomètres.
Bronet-Pentzsch 20 kilomètres.
Saint-Gengoux-Esveau 3 kilomètres.
Saint-Ordier à Brénier-Cordon 4 kilomètres.

(2) En outre Le Monastier et Thussys, la ligne est implantée sur le sol volcanique. Les gisements de pouzzolanes sont nombreux et considérables. Les maçons du pays se sont habitués à les exploiter. M. Albert Caquot, membre de l'Académie des Sciences, manifestait récemment l'espoir, au cours d'une conférence, que la pouzzolane employée en cimenterie pour augmenter la production des briques et réduire la consommation de charbon, qui, actuellement est de 200 kilos par tonne de ciment, pourrait être employée dans la fabrication de bétons légers. L'emploi de la pouzzolane est aussi indiqué dans la fabrication de bétons légers. Les chantiers de reconstruction d'Orléans utilisent en ce moment les pouzzolanes du Puy de Cassal, malgré les transports onéreux. Le chemin de fer peut permettre d'exploiter les carrières de la Haute-Loire et de l'Ardèche sans concurrence de la part de la gare de Mont-



Le viaduc de la Recoumène, vue prise à l'aval.

l'atar. Enfin, la ligne du Puy à Lalevade établissant une nouvelle relation continue entre la Provence (Marseille) et l'Auvergne, boublera heureusement l'artère difficile de Clermont à Alès et Nîmes, sans rocade actuellement sur un long parcours accidenté à voie unique.

LES VOYAGEURS

D'après les calculs de 1903, la ligne du Puy à Lalevade est asszeptible d'intéresser une population de 56.000 habitants, non compris la population des villes extrêmes : Le Puy et Aùbenas-Vals. Depuis cete époque déjà lointaine, le chiffre de la population s'est maintenu dans la Haute Loire et sur le haut plateau cévenol. Peut-être a-t-il faibli sur le versant sud, mais, an revanche, les villes terminales ont pris de l'extension et les relations entre Aùbenas et Le Puy sont de plus en plus actives. Sans doute y s-t-il là de quoi justifier un trafic appréciable que les autocars saront toujours impuissants à assurer correctement, étant donné l'extrême déclivité des routes aboutissant vers la baste Ardèche, et le bagage encombrant des voyageurs locaux allant aux marchés ou en revenant.

Mais is les éléments du trafic voyageurs local sont sensiblement plus fevorables qu'au commencement du siècle, alors que tout le monde était d'accord sur l'intérêt de la nouvelle ligne. Il est bajourd'hui un fsit nouveau ayant échappé, et pour cause, au « législatour » de 1941, et qui accroît singulièrement cet intérêt, c'est lz souriime.

LE PUY-LELEVADE, LIGNE TOURISTIQUE

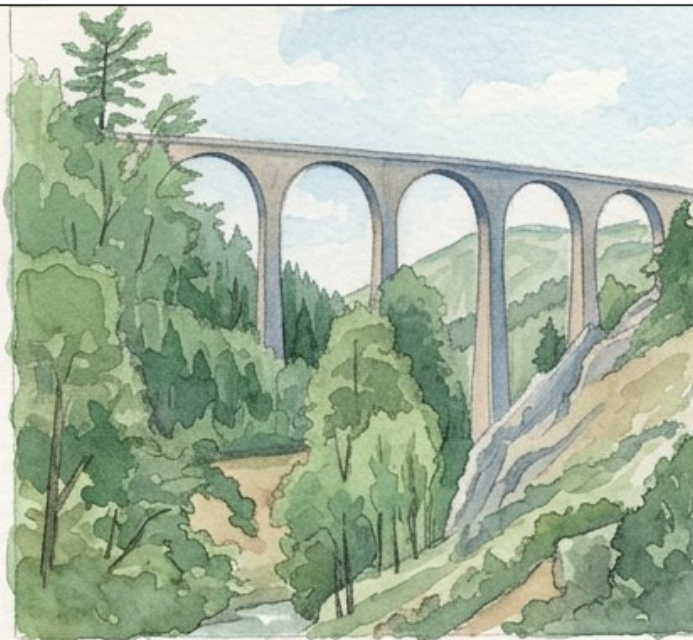
Depuis l'extraordinaire ville du Puy jusqu'aux innombrables curiosités naturelles de la baste Ardèche, en passant par la vieille s'èstiale romane du Plonastier-sur-Gazeille, les volcans éteints magnifiquement conservés, le lac d'istariès, les suc's phonolithiques du plateau cévenol, les pentes abruptes de la Fontaulière, la czmpagne sillonnée par la ligne est essentiellement une région de tourisme. Il ne saurait être question d'évoquer, même sommairement, les sitas qui font ici la joie du visiteur et de Festivant ; rappelons expendant que la ligne du Puy à Lalevade les mettra à la portée de tous et ns pourra qu'exciter l'engouement qu'a pris le public depuis une vingssine d'annéss pour leur visite et pour le séjour dans ces contrées ramarquablement saines et repotantes, où vis une population simable et hospitalière, qui n'a connu, jusqu'à ce jour, dss progrès de la locomotion que des services d'autocars irréguliers et inconfortables. Ajoutons que cete région intéresse sout particulièrement le **touriste a moyen** » qui utilise surtout le chemin de fer et non la route.

Per le fait du tourisme, la ligne du Puy à Lalevade est assurée d'une nombreuse et constante fréquentation. Elle déplacare d'ailleurs une partie de courent vers Vals-les Bains en provenance du Nord ; des voitures directes Paris-Le Puy-Vais sersient accueillites avec beaucoup d'intérêts par la station vivaroite et par les nombreux baigneurs qu'elle reçoit. Les pèlerinages et excursions du Midi vers Notre-Game du Puy sereient de même grandement facilités.

La nouvelle ligne permettre au village du Les d'issariés de sa développer comme il le mérite et de devenir un centre de tenrisme, de sports d'hiver et de colonies de vacances digne de sa situation exceptionnelle (Monts Mezenc et Gerbier-de-Jenc, abbaye et forêt de Massn, châteaux de Vachères et d'Arlembde, champs de ski de Sainte-Eulalie, etc.)

C'est enfin un point à signaler que la ligne du Puy à Lalevade artirera en quelque sorte pour elle-même le touriste. Déjà les grands ouvrages d'art abandonnés attirent les visiteurs : c'est una attraction régionale que d'aller contempler ces remarquables constructions, notamment le viaduc de la Recoumène, dans leurs cvères magnifiques. Et qui ne voudra avoir parcouru les fameutes boucies de la Gravenne de Montpetat d'où la vue s'étendre alternativement santôs au Nord, santôt au Sud, sur les volcans, les pentes de lave, de basalte, les talus granitiques ravinés par les rivières convergentes de Fontaulière, Lignon, Ardèche, etc., et sur tout le bss Vivars's calcaire ? Vision vraiment impressionnante dcnt aucune ligne de montage frangise ne peut donner une idée approchante. Il convient, an effet, de rappeler ici que la descente, ou plus exastement la chute, des plateaux vers le bas-pays d'Ardèche constitue un spectzcle peu banal et

vraiment



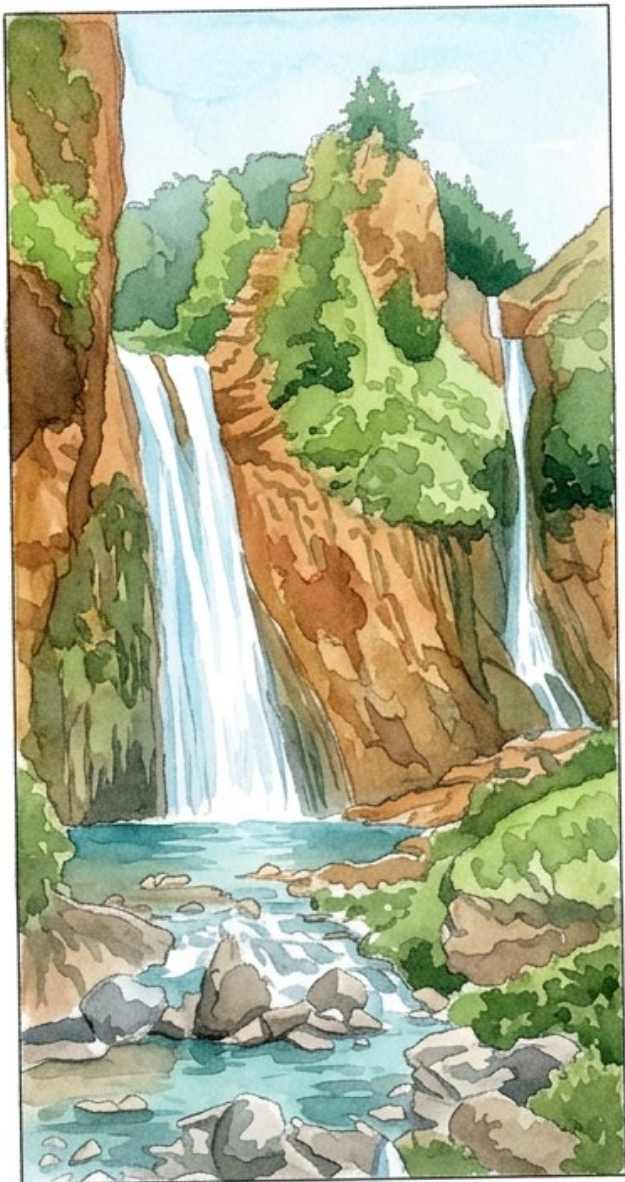
Le viaduc de la Recoumène, vue prise à l'amont.

blablement unique dant son originalité : en quelques lieues, le voyageur passe des pâturages et des sapinières aux pentes de châtaigneraies, puis au verger et au vignoble, enfin au paysage lumineux du calcaire où s'épanouissent l'olivier et toute la flore provençale. Pays de contraste où les populations elles-mêmes, en



Photo Robert.

Le viaduc de la Recoumène, pendant les expériences pour la détermination du coefficient d'élasticité des maçonneries.



Les cascades de Ray-Pic.

quelques quarts d'heure de chemin, présentent les aspects variés et complémentaires du type arverne au type méditerranéen, différences accusées notamment par le timbre accentué de la voix et par l'habitat. Aucun doute possible, la ligne transcévenole doit largement payer ses exploitants en ouvrant au tourisme une des régions les plus pittoresques de France.

LIGNE ÉCONOMIQUE DU POINT DE VUE NATIONAL

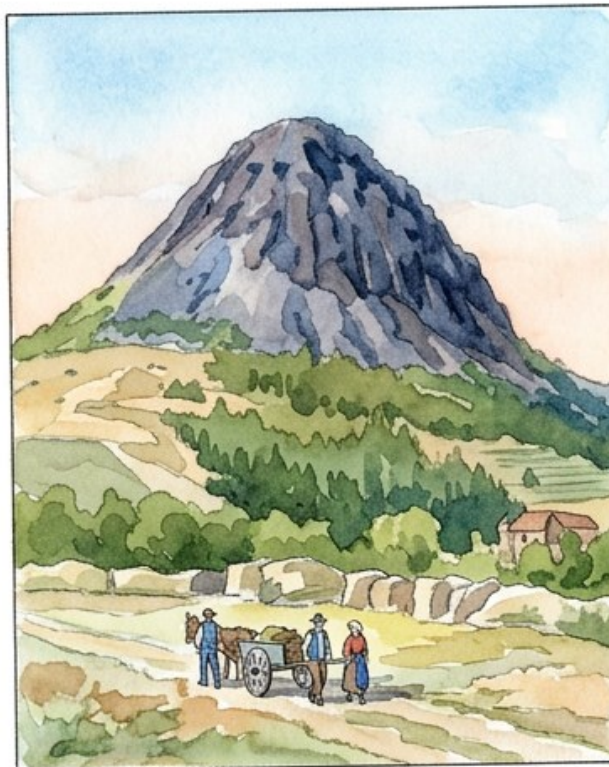
Encore, pensera-t-on, un chemin de fer gros consommateur de charbon importé ! A supposer que la chose fût dite, on objecterait, sans chercher loin, qu'importer du charbon pour les locomotives ou importer de l'essence pour les camions ou les cars, revient à peu près au même. L'argument serait sans valeur. Il resterait d'ailleurs à démontrer qu'il ne faudrait pas plus d'essence (ad valorem s'entend) pour alimenter l'automobile dans ce pays montueux qu'il ne faudrait de houille pour un chemin de fer bien tracé et exploité rationnellement. Mais ces discussions seraient vaines, car, là encore, il y a un fait nouveau d'importance à savoir : l'exploitation prochaine de la richesse hydraulique du pays. Un projet agité depuis longtemps (et dont la première idée revient, sauf erreur, à un ingénieur éminent de la Compagnie P.L.M.) est sorti ces dernières années des cartons verts. Il s'agit de la création d'une chute d'eau de plus de 600 mètres, d'une puissance brute 138.000 kilowatts, qui dériverait sur la Fontau-

lière une faible partie des eaux de la Loire, de la Gage, du Vernaison et de la Veyradère, régularisées par le lac d'Issariès et les bassins de retenue. Hardi et magnifique projet qui se réalise actuellement et dont l'adaptation parfaite à la ligne du Puy à Lalevade est à peine à souligner. Comment, en effet, mieux utiliser l'énergie électrique produite, qu'en l'employant comme à pied d'œuvre à la traction des trains de la nouvelle ligne ? Et cette solution ne serait-elle pas de nature à donner tous apaisements au département de la Haute-Loire qui ne voit pas sans appréhension une partie de ses eaux aller rejoindre la vallée du Rhône — car enfin l'énergie produite serait consommée sur place au grand avantage de ce département.

Ainsi, l'exploitation de la ligne du Puy à Lalevade ne coûterait rien qui ne provienne du sol national, et cela vaut aujourd'hui la peine qu'on y réfléchisse. A noter d'ailleurs que la main-d'œuvre sera en majeure partie trouvée sur place sans compromettre si peu que ce soit le recrutement des chantiers de reconstruction. Et il faut remarquer encore que l'installation de la traction électrique serait payée par les économies possibles sur le tracé en adoptant les déclivités plus fortes qu'elle autorise.

CONCLUSION

Quels inconvénients mettre en balance à côté des avantages incontestables que procurera l'ouverture à la circulation de la ligne du Puy à Lalevade ? Aucun. La somme restant à engager est relativement faible par rapport à celle qui est déjà dépensée



Paysage de la Haute-Ardèche :
le mont Gerbier-de-Jonc.

et c'est un mot bien gros qui vient au bout de la plume quand on voit sans emploi les vastes constructions réalisées par nos plus éminents ingénieurs (1).

Le trafic est assuré. Un large courant existe d'ailleurs dans la région en faveur du chemin de fer. Que l'on mette donc en service sans délai le tronçon achevé jusqu'au Monastier et même jusqu'à Vachères et que l'on reprenne dès maintenant les travaux du restant de la ligne, dont le principal ouvrage — le souterrain de Saint-Cirgues — est terminé !

Personne ne saurait conclure différemment.

(1) Il nous est impossible de concevoir comme un emploi avantageux l'utilisation par la route durant quelques jours par an, en période d'hiver, du tronçon de Saint-Cirgues.