

Direction Saint-Anthème

Direction Direction
Bonsón St-Rambert



Légende

- Départ de la balade "L'aventure du rail"
- Randonnée familiale "L'aventure du rail"
- Passage sous la voie
- Tunnel
- Viaduc
- Chemin St-Jacques de Compostelle
- GR 3 Grand Itinéraire
- Train touristique
- Cours d'eau
- Route Départementale

Distances de la balade

- Saint-Marcellin-en-Forez / Estivareilles : 28 km
- St-Marcellin-en-Forez / Gare de Périgueux : 8 km
- Gare de Périgueux / Luriecq : 6,5 km
- Luriecq / Gare de Valinches-Marols : 3 km
- Gare de Valinches-Marols / St-Bonnet-le-Château : 5,5 km
- St-Bonnet-le-Château / Estivareilles : 5 km

Arrêts ligne Til 120

Saint-Etienne/Craponne-sur-Arzon

- ① St-Marcellin-en-Forez/les Plantées P
- ② Luriecq/Bourg P
- ③ St-Bonnet-le-Château/Place de la République P
- ④ Estivareilles/Pichillon P
- ⑤ Estivareilles/Bourg Gare P

Direction Usson-en-Forez

Direction la Chaise-Dieu

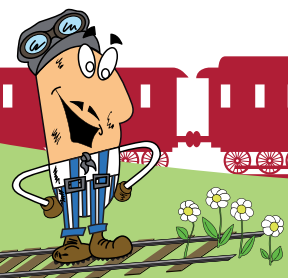
Direction Apinac

Direction Merle Leignec

Direction St-Nizier-de-Fornas

Direction Saint-Maurice-en-Gourgois

Village de caractère	Monument	Eglise classée	Château	Artisanat d'Art	Elevage	Site Mégalithique	Restaurant	Chambre d'hôte	Meublé touristique	Gîte de groupe	Gîte d'étape	Hôtel	Commerce alimentaire	Vente produits locaux	Camping	Services Camping car	Point de vue	Site remarquable	Table d'orientation	Sentier Thématique	Plan d'eau	Pêche	Centre équestre	Train Touristique	Atelier de Cycle	Musée	Musée de France



L'aventure du rail

Une aventure humaine et technique

- chronologie -

22 janvier 1870 : les concessionnaires constituèrent à Saint-Etienne la **Compagnie du chemin de fer de Saint Etienne à Saint-Bonnet-le-Château** (par Bonson gare) ; la compagnie s'engage à réaliser les travaux de la ligne d'intérêt local, en 3 ans, si bien qu'en mai 1873, 350 ouvriers travaillaient sur le chantier.

19 septembre 1873 : 1^{er} train tiré par «La belle Dijonnaise», pour faire les 28 km qui séparent Saint-Bonnet-le-Château de Bonson, il fallut 1h dans le sens de la descente et 1h15 dans le sens de la montée.

Février 1875 : le préfet de la Loire prescrivit la mise à l'enquête d'utilité publique du prolongement sur Craponne-sur-Arzon. Le 17 mars la commission d'enquête conclut à l'utilité publique du prolongement, en imposant la desserte d'Usson-en-Forez.

2 mars 1878 : l'arrêté de réception définitive sanctionna l'achèvement juridique de la ligne Bonson/Saint-Bonnet-le-Château, soit après quasiment 5 ans d'exploitation.

6 décembre 1881 : le ministre déposa un projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du chemin de fer Ambert/Darsac/Saint-Bonnet-le-Château par Sembadel et l'incorporation dans le réseau d'intérêt général du chemin de fer d'intérêt local Bonson/Saint-Bonnet-le-Château.

2 août 1886 : par le biais d'une loi, le ministre confia au PLM, l'exploitation de la ligne Bonson/Sembadel pour le compte de l'État.

Octobre 1890 : début du chantier de l'**extension de Saint-Bonnet-le-Château vers Sembadel**, la gare de Saint-Bonnet-le-Château est agrandie.

Fin janvier 1894 : 574 ouvriers travaillaient sur le chantier.

Dimanche 29 août 1897 : inauguration à Craponne-sur-Arzon de la section Saint-Bonnet-le-Château/Craponne-sur-Arzon, en présence de M. Darlan, ministre de la Justice et des Cultes.

15 septembre 1902 : inauguration de l'ultime jonction Craponne-sur-Arzon/Sembadel.

Janvier 1938 : transfert de l'**exploitation du PLM à la SNCF**, comme la grande majorité du réseau national.

Septembre 1974 : des désordres constatés par l'exploitant dans le tunnel de Pichillon, conduisirent à murer l'ouvrage et à interdire le tronçon Saint-Bonnet-le-Château/Estivareilles à toutes circulation ; l'exploitation se fera alors en 2 sections Bonson/Saint-Bonnet-le-Château et Estivareilles/Sembadel.

Septembre 1976 : la section Saint-Marcellin-en-Forez/Saint-Bonnet-le-Château est neutralisée.

Septembre 1980 : abandon du dernier service de voyageurs.

En 1986, démontage de la voie ferrée entre Saint-Marcellin-en-Forez et Estivareilles.

30 janvier 1990 : la cessation de la desserte de la tuilerie de Saint-Marcellin-en-Forez mit un point final à l'histoire du Bonson/Sembadel.

Le balisage l'aventure du rail



Cet itinéraire est dédié aux piétons, aux cyclos et aux cavaliers.

- > Panneau d'information au départ des étapes
- > Balise St-Marcellin-en-Forez/Estivareilles tous les kms
- > Balise rappel tous les 500 m
- > Balise étape tous les kms
- > Doubles flèches aux intersections litigieuses



Rhône-Alpes



Faites un aller en car et un retour par la voie ferrée, c'est notamment possible avec la ligne Til 120 du Conseil général de la Loire (Saint-Etienne/Craponne-sur-Arzon). Tarif unique : 2€
Plus d'Informations sur www.loire.fr ou auprès du transporteur Philibert Transport au 04 77 02 21 05.



Où se renseigner ?



Office de tourisme du pays de Saint-Bonnet-le-Château
7 place de la République
42380 Saint Bonnet-le-Château
Tel. 04 77 50 52 48
www.pays-st-bonnet-le-chateau.fr



Office de tourisme Loire Forez
7 place de la Paix
42170 Saint-Just-Saint-Rambert
Tel. 04 77 52 05 14
www.loireforez.com

Chemin de fer du Haut-Forez
La gare - 42380 Estivareilles
Tel. 04 77 50 82 03
www.chemindeferhautforez.fr



Club de modélisme ferroviaire d'Estivareilles
L'Etang - 42380 Estivareilles
Tel. 06 76 20 36 62
www.cmhf.net



Musée d'histoire du 20^e siècle
Rue du couvent - 42380 Estivareilles
Tel. 04 77 50 29 20



De Saint-Marcellin-en-Forez à la gare de Périgueux (8 km)

À son origine, la ligne partait d'une altitude de 380 m à Bonson, et parcourait 67 km pour atteindre Sembadel à 1089 m d'altitude. L'ascension est particulièrement spectaculaire entre Saint-Marcellin-en-Forez et Saint-Bonnet-le-Château, le rail rattrape un dénivelé de quasiment 500 m en 23 km. Ainsi, le relief a davantage dicté le tracé dessiné par les ingénieurs, que la desserte des villages. **Les gares sont souvent situées loin des centres bourgs** : la gare de Saint-Marcellin-en-Forez est installée aux Plantées (1.2 km du bourg) ; la gare de Périgueux à Marieux (2 km du bourg), celle de Marols à Valinches (3 km du bourg).

2 km après la gare de Saint-Marcellin-en-Forez, la voie ferrée entame les premiers contreforts des monts du Forez, la ligne s'engage dans l'étroit vallon de la Bessette, avec ensuite une rampe de 30 mm/m.

En escaladant cette rampe, vous profiterez de magnifiques panoramas sur la plaine du Forez.

Le saviez-vous...

la voie ferrée a contribué au développement du commerce du vin, dans le sens de la montée et du bois dans le sens de la descente.

Une rampe de 30 mm/m, correspond à une pente de quel pourcentage :

- 0,3% 3% 30%

Cocher la bonne réponse



De la gare de Périgueux à Luriecq (6,5km)

Sur cette portion de voie sont installés les deux ouvrages d'art les plus intéressants.



Le petit viaduc de Marieux est situé 300 m après la gare de Périgueux. Il s'agit d'un ouvrage d'une longueur de 59 m, comportant trois arches d'ouverture de 10 m. Il surplombe le cours d'eau, Bonsonnet, sur sa rive gauche.

Tout juste avant d'arriver à Luriecq, **le premier petit tunnel de la voie**, d'une longueur de 68 mètres, construit avec un bel appareillage de pierres taillées. Il permet, pour la première fois d'accéder au cœur d'un village, en passant sous la route départementale n°498.

En contrebas du village de Luriecq, se trouve le dolmen de Roche-Cubertelle, constitué de

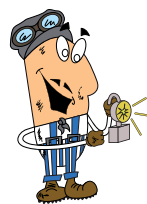
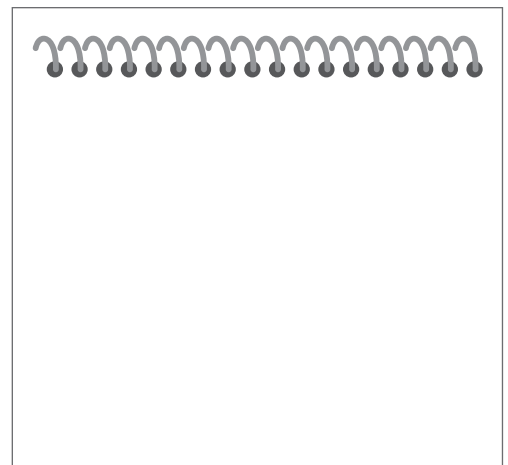


deux pierres levées sur lesquelles repose une troisième. Il est classé monument historique au siècle dernier et est daté officiellement du 3^e millénaire avant Jésus Christ.

Le saviez-vous...

la voie ferrée a contribué au développement d'une carrière de pierre (granit rose) située à 500 m de la gare de Périgueux. Elle est visible depuis le viaduc de Marieux.

Trouve le dolmen situé à proximité de la voie, entre Périgueux gare et Luriecq, dessine-le...



Réponses du quizz

Les boules étaient en bois
La rampe est de 3%

Crédits photos :
François Beyssac, Musée d'histoire du 20^e siècle, club de modélisme ferroviaire du Haut-Forez, association pour la sauvegarde du patrimoine de Périgueux, Communauté de communes du pays de St-Bonnet-le-Château, Communauté d'Agglomération Loire Forez.

Crédits textes :
«Histoire du rail en Livradois-Forez», par Pierre Gouttefangeas et Pierre Simonet, éd. ARF, 2011, club de modélisme ferroviaire du Haut-Forez, Communauté de communes du pays de St-Bonnet-le-Château.

De Luriecq à la gare de Valinches/Marols (3 km)



Poursuite de l'ascension à flanc de colline, en surplombant le ruisseau «Valinches» qui a également donné son nom au château qui domine ce cours d'eau, puis à la petite gare de Marols. En saison d'hiver vous pourrez bénéficier d'une très belle vue sur le château, environ 1 km avant l'arrivée en gare de Valinches.

La petite halte de Valinches témoigne d'une desserte très approximative des villages par la voie. Cette dernière devait desservir Saint-Jean-Soleymieux, distant de 10 km. Avant d'être la gare de Valinches, elle était la halte de Luriecq et Saint-Jean-Soleymieux.

Le saviez-vous...

le lieudit «Valinches» se nommait avant la construction de la voie ferrée «Valenches». Ce nom a été changé pour ne pas perturber le service ferroviaire, il y aurait eu confusion avec la cité drômoise de «Valence».

Trouve un petit souterrain, qui passe sous la voie ferrée, dans les 500 derniers mètres, avant l'arrivée en gare de Valinches.



De la gare de Valinches/Marols à St-Bonnet-le-Château (5,5 km)

Quitter un instant la voie ferrée (sur 500 mètres environ) au-dessous du hameau de Reiriecq, en prenant un chemin balisé qui permet de découvrir 2 éléments architecturaux surprenants :

Un très bel aqueduc qui permet au cours d'eau, le Bonsonnet, de passer sous le talus de la voie ferrée.

Un pont souterrain (un tunnel), d'une vingtaine de mètres, permettant au chemin de passer sous la voie en traversant son talus.

Le saviez-vous...

c'est à Saint-Bonnet-le-Château que la boule de pétanque acier a été inventée par Jean Blanc en 1929. Aujourd'hui, l'entreprise Obut, leader mondial, y est toujours installée.

Avant l'invention de la boule en acier, les pétanqueurs jouaient avec des boules en :

- cuivre
- bois
- plastique

Sur quelle commune de «l'aventure du rail» entre Saint-Marcellin-en-Forez et Estivareilles trouve-t-on des momies ?



De Saint-Bonnet-le-Château à la gare d'Estivareilles (6 km)

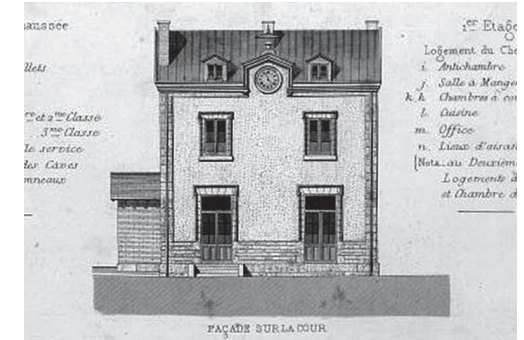


En 1886, l'État confia l'exploitation de la ligne à la compagnie PLM (Paris, Lyon, Méditerranée), qui fut chargée d'entreprendre la liaison Saint-Bonnet-le-Château/Sembadel. Dès lors elle apporte un style architectural propre avec la standardisation des bâtiments.

Le modèle le plus sommaire est le bâtiment (gare) à deux portes dit de 4^e catégorie. Estivareilles en est le premier modèle sur notre section : un bâtiment de pierres de 9 x 8 mètres environ, avec parfois une halle de marchandises. Les ouvertures sont avec linteaux arrondis. Les angles de façades sont rehaussés de chaînages en pierre de taille. La couverture est un simple toit à deux pentes.

Le modèle de gare le plus présent tout au long des lignes du PLM est celui de 3^e catégorie.

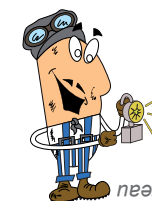
Usson-en-Forez en est le premier modèle sur notre section : un bâtiment de pierres de 12 x 8 mètres environ, avec la présence d'une marquise en zinc au-dessus du quai des voyageurs. Les 3 ouvertures sont rectangulaires ou avec des linteaux arrondis. Les toitures sont parfois ornées de génoises. Ces gares sont aussi parfois pourvues d'un abri pour les voyageurs qui fait face au bâtiment principal.



Le saviez-vous...

au début de l'exploitation de la ligne, l'ascension Bonson/Saint-Bonnet-le-Château était telle, qu'elle nécessitait 2 locomotives à vapeur, une devant et une en queue. Pour la descente, les 2 locomotives étaient placées en tête pour freiner le convoi. La machine supplémentaire était ajoutée ou retirée à la sortie du tunnel de Pichillon, la voie de garage y est encore visible.

Quel animal protégé a trouvé un magnifique refuge sous le tunnel de Pichillon, depuis qu'il est fermé ? Un indice se cache dans le dépliant...



Réponses du quizz

Les momies sont à St-Bonnet-le-Château
L'animal protégé est la chauve-souris.