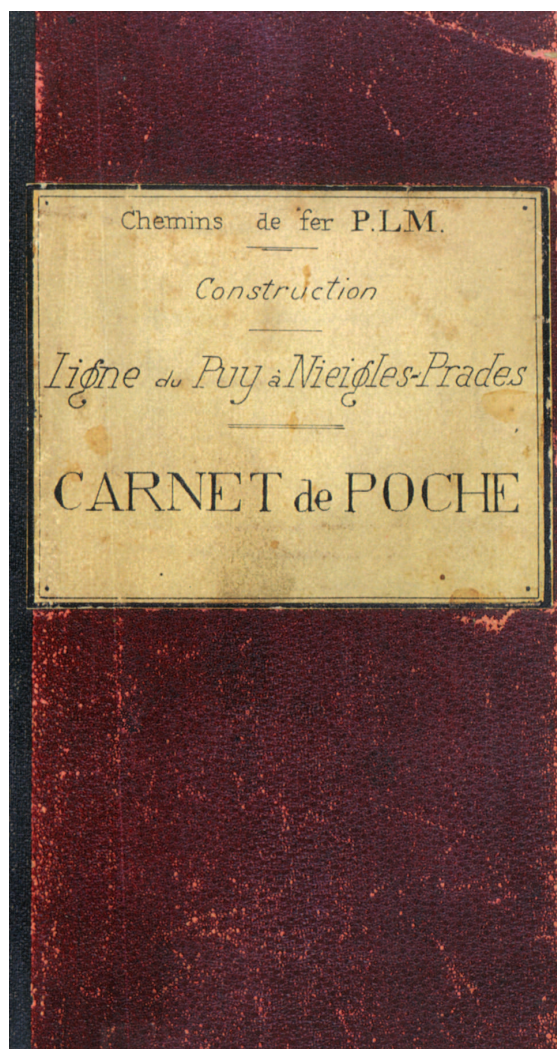


La ligne inachevée du Puy-en-Velay à Lalevade-d'Ardèche - Prades

I- Les origines du projet

Les conditions d'établissement du rail en Haute-Loire et en Ardèche



Prêt Michel Girard

Frédéric FAUCON

*Nous adressons des remerciements tout particuliers à M. Michel Girard, président de l'association «la Transcévenole», pour les précieux documents qu'il a bien voulu nous confier et qu'il nous autorise ici à publier.
Les Cahiers du Mézenc*

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle les voies ferrées pénètrent l'intérieur du Massif central depuis sa périphérie. Dans le sud-est, les départements de la Haute-Loire et de l'Ardèche font partie du territoire de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM). En Haute-Loire, la conquête se réalise presque simultanément par l'est et par le nord-ouest. Le rail parvient au Puy en 1866, venant de Saint-Étienne, puis, en 1874, de Saint-Georges-d'Aurac (fig. 1). Au sud, en Ardèche, les voies ferrées s'établissent dans la même période. Niegles-Prades (aujourd'hui Lalevade-d'Ardèche), point le plus en amont de la vallée de l'Ardèche, est atteint en 1882. On remarque que toutes ces pénétrantes primitives sont établies le long des principales vallées (Loire, Ardèche, Allier). Les massifs montagneux vellaves restent isolés. L'absence de villes importantes, les difficultés du relief, la rigueur hivernale, le grand nombre d'ouvrages d'art à exécuter sont autant de facteurs dissuasifs pour l'édification des voies ferrées.

Pourtant, la Troisième République, relayée par les collectivités locales, met au point de nombreux projets de lignes permettant de desservir les populations jusque-là isolées. Peu à peu de nouveaux barreaux sont ouverts. La plupart sont exploités par des compagnies secondaires. À l'aube du XX^e siècle la partie orientale des Monts du Vivarais est conquise par le réseau à voie métrique des Chemins de Fer Départementaux, tandis que dans la zone méridionale, entre Privas et Aubenas, sont