

# Dossier technique de l'étoile ferroviaire de Montluçon



ASSOCIATION  
**CHEMINS à FER**

Valorisation, sensibilisation, reconnaissance  
du patrimoine ferroviaire

La rotonde de Montluçon dans sa configuration initiale



# 1. L'ère industrielle va transformer l'Allier

Les gisements de minerais pullulent dans le département de l'Allier. On y trouve notamment du charbon, de l'or, du kaolin. L'exploitation des richesses du sous-sol commence dès le Moyen-âge avec des moyens rudimentaires mais se structure et se modernise progressivement à la Révolution Industrielle au XIXème siècle.



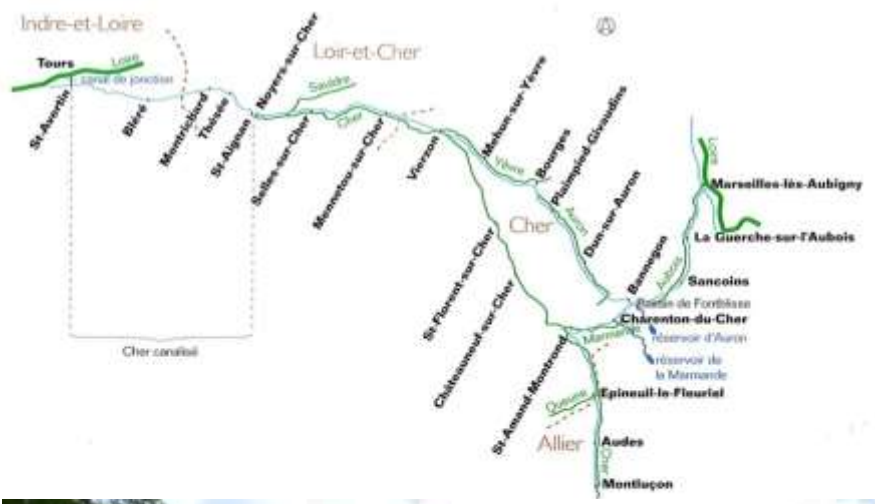
L'activité minière va créer et densifier des bourgs dans une campagne de faible densité. Des corons sont construits pour loger les ouvriers (Noyant d'Allier, Commentry par ex.). C'est tout l'Allier qui va bénéficier de l'essor.

Aujourd'hui, les puits de mine ont été bouchés, laissant la place à la friche, des parcs de jeux, des étendues d'eau.



Pour écouler les minerais, 3 solutions d'acheminement ont été mises en œuvre :

Première solution : **le canal de Berry**, construit au gabarit anglais. Le musée du Canal de Berry expose l'histoire de cet axe mal-né car très vite en décalage avec les besoins, pas assez performant et trop étroit pour du transport de pondéreux.



Marinier et ses mules pour tracter le bateau



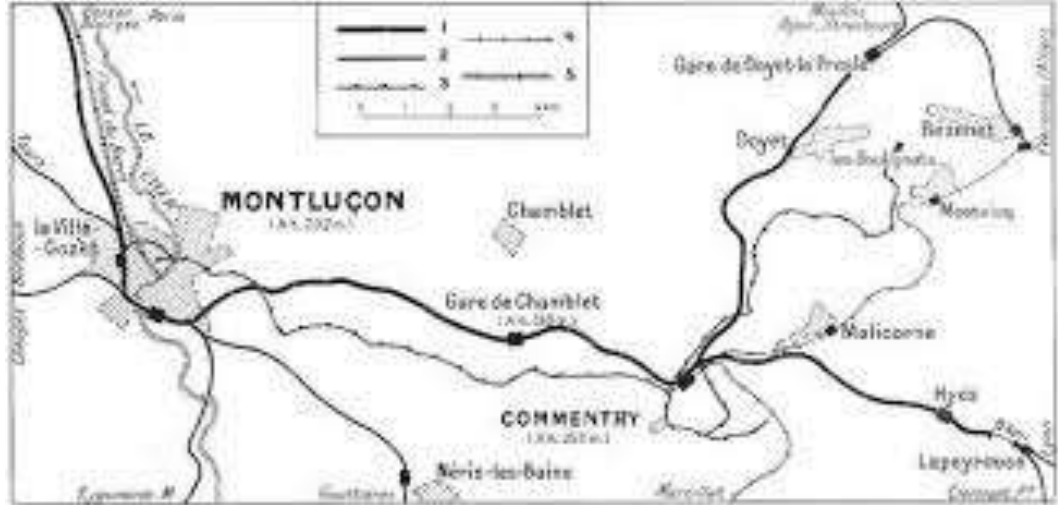
Une écluse du canal qui renseigne sur le gabarit très étroit

Le chemin de halage qui longe le canal est reconverti en piste cyclable, idéale pour le cyclotourisme.

La continuité du canal a été rompue. En certains endroits, il a été bouché (Montluçon par ex.) ailleurs il est envahi par la végétation ou à sec par manque d'entretien.

L'itinéraire en Y permet depuis Montluçon de gagner la Bourgogne ou la Touraine : à découvrir !

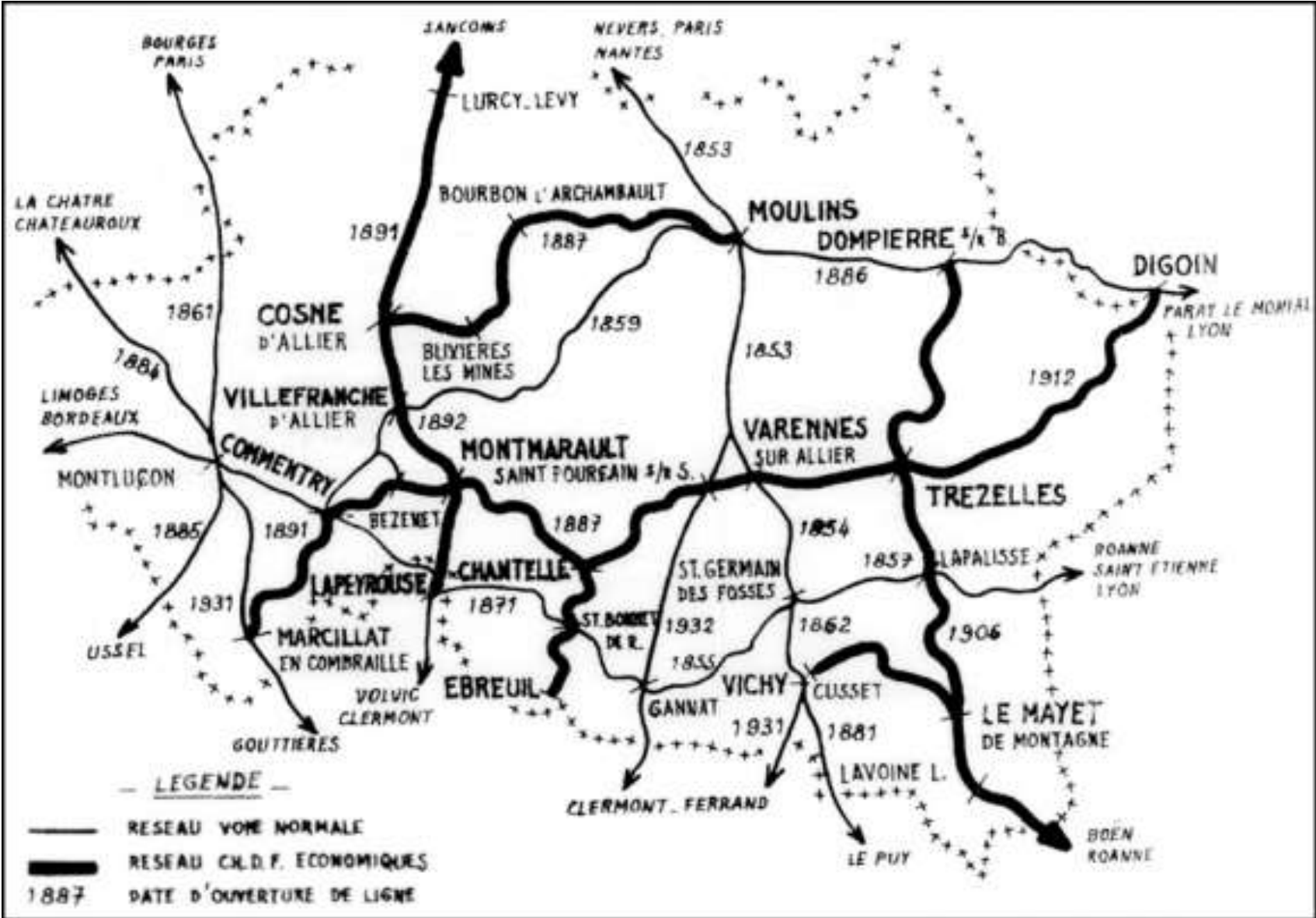
Deuxième solution : **le chemin de fer à ficelle** reliant **Commentry à Montluçon** par le plateau et guidé par des câbles dans le plan incliné de Marignon tombant du plateau vers les **hauts-fourneaux de Montluçon**. Il fut à l'origine tiré par des chevaux avant d'être mécanique. Le tracé du chemin de fer serpente sur le plateau et occasionne quelques talus et tranchées encore bien visibles. Le point singulier reste ce plan incliné de Marignon sur les hauteurs de Montluçon, duquel on peut suivre du regard le tracé de la ligne sous le cimetière avant d'être perdu dans l'urbanisation et les axes routiers. Ailleurs sur le plateau, le chemin de fer minier est encore visible et laisse entrevoir tranchées, talus, ponceaux et bâtiments industriels.



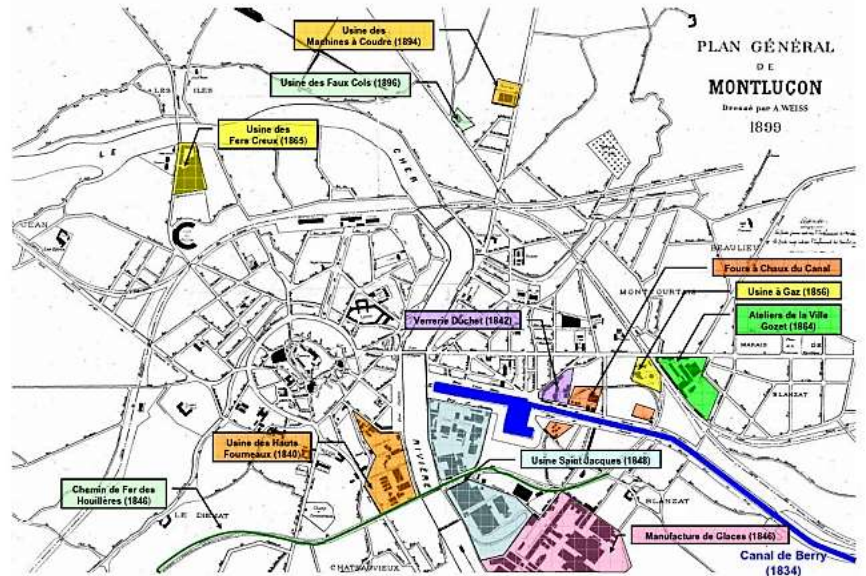
Gravure présentant le plan incliné de Marignon et le viaduc du Diénat en bois avant le comblement de la vallée par les déchets des mines



Enfin, le chemin de fer répondait aux attentes grâce à sa capacité à transporter du pondéreux. Il s'est développé à la faveur des besoins de l'industrie et de celui du transport de voyageurs. L'Allier se dota d'un réseau de chemins de fer économiques très dense pour un département de faible densité. Montluçon s'est trouvé au cœur d'une étoile à 6 branches. La plupart des lignes ont ouvert dans la 2<sup>ème</sup> moitié du XIX<sup>ème</sup>, excepté la ligne de Gouttières.



Les villes de **Montluçon** et de **Commentry** sont animées par une intense activité sidérurgique. Les industries occupent des portions entières de la ville et offrent des emplois qui font vivre le territoire.

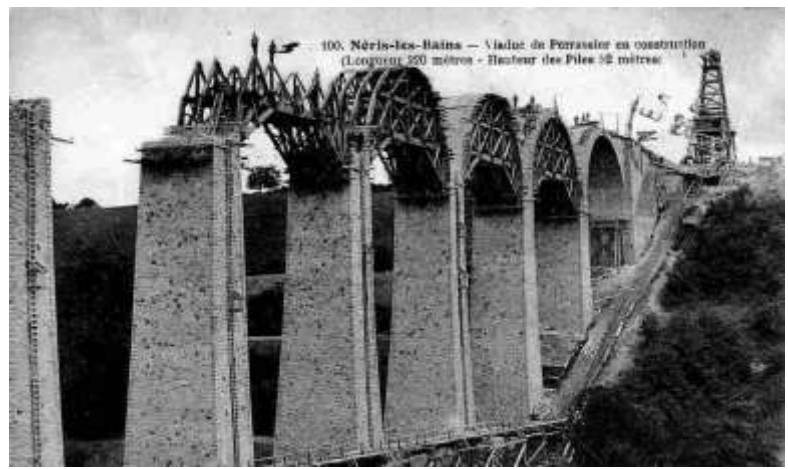
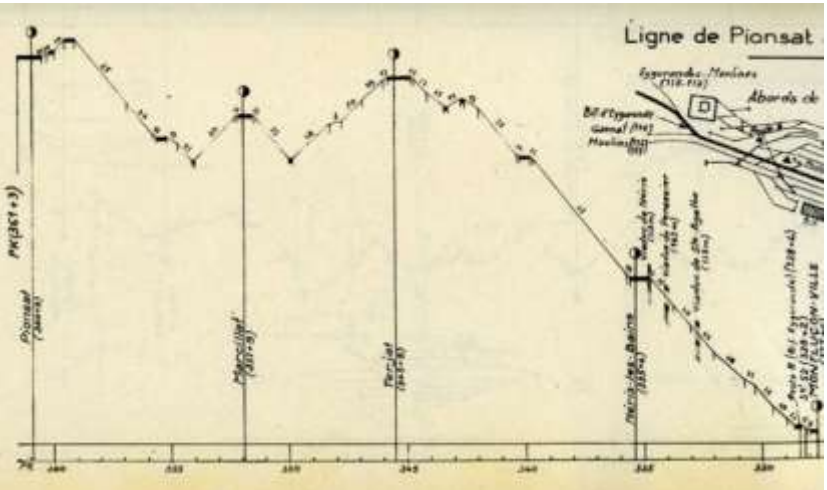


Usine Dunlop à Montluçon

A moins d'une reconversion (comme à Commentry avec Adisseo et Eurasteel), les usines et leurs cheminées ont été presque toutes démolies. **Montluçon** n'a rien gardé de son passé industriel : choix d'urbanisme ou déni ? La gare d'eau a été comblée pour y implanter des immeubles d'habitation, et un centre commercial a remplacé l'usine St Jacques.

## 2. L'extension du réseau ferroviaire de voyageurs

Le relief du Massif central n'a pas épargné les ingénieurs du ferroviaire qui ont élaboré d'importants ouvrages d'art (viaducs de la Tardes, de la Bouble, Nérès les Bains). Les profils en dent de scie mettaient les locomotives à vapeur à rude épreuve.



Pour les lignes encore ouvertes, les tracés sinueux n'aident pas à rendre le ferroviaire performant par rapport à la route. Les ouvrages d'art restent des lieux de contemplation et des aménagements permettent de les admirer.

Succession de viaducs à Nérès



MARCILLAT (Allier) - Vue de la Gare - Chemin de Fer économique.



**VARENNES A MARCILLAT** (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classes.)

N. o. de la station	N. o. de la gare	N. o. de la section	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	Station	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe
De Varennes	25	1	3 56	5 58	●Varenes-s-Allier	...	...
1 50	25	2	4 8	6 12	Chazeuil (arrêt)	...	...
1 50	25	3	4 19	6 23	Villeveuve (arrêt)	...	...
1 50	25	4	4 29	6 33	Les Grésignols (arr.)	...	...
1 50	25	5	4 39	6 43	St-Pourçain-s-Sion	...	...
1 50	25	6	4 49	6 53	Vendrail-Saulcoy	...	...
1 50	25	7	4 59	7 03	Les Gannes (arrêt)	...	...
1 50	25	8	5 09	7 13	Dardat-Loreuille	...	...
1 50	25	9	5 19	7 23	Les Gannes (arrêt)	...	...
1 50	25	10	5 29	7 33	La Torché (arrêt)	...	...
1 50	25	11	5 39	7 43	●Comenry (arr.)	...	...
1 50	25	12	5 49	7 53	Malicorne	...	...
1 50	25	13	5 59	8 03	Montmarault	...	...
1 50	25	14	6 09	8 13	St-Marcel-en-Murat	...	...
1 50	25	15	6 19	8 23	Boussac	...	...
1 50	25	16	6 29	8 33	Target	...	...
1 50	25	17	6 39	8 43	●Chanetle	...	...
1 50	25	18	6 49	8 53	Pourilles	...	...
1 50	25	19	6 59	9 03	Central (arrêt)	...	...
1 50	25	20	7 09	9 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	21	7 19	9 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	22	7 29	9 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	23	7 39	9 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	24	7 49	9 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	25	7 59	10 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	26	8 09	10 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	27	8 19	10 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	28	8 29	10 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	29	8 39	10 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	30	8 49	10 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	31	8 59	11 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	32	9 09	11 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	33	9 19	11 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	34	9 29	11 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	35	9 39	11 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	36	9 49	11 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	37	9 59	12 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	38	10 09	12 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	39	10 19	12 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	40	10 29	12 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	41	10 39	12 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	42	10 49	12 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	43	10 59	13 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	44	11 09	13 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	45	11 19	13 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	46	11 29	13 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	47	11 39	13 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	48	11 49	13 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	49	11 59	14 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	50	12 09	14 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	51	12 19	14 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	52	12 29	14 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	53	12 39	14 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	54	12 49	14 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	55	12 59	15 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	56	13 09	15 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	57	13 19	15 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	58	13 29	15 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	59	13 39	15 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	60	13 49	15 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	61	13 59	16 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	62	14 09	16 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	63	14 19	16 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	64	14 29	16 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	65	14 39	16 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	66	14 49	16 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	67	14 59	17 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	68	15 09	17 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	69	15 19	17 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	70	15 29	17 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	71	15 39	17 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	72	15 49	17 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	73	15 59	18 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	74	16 09	18 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	75	16 19	18 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	76	16 29	18 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	77	16 39	18 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	78	16 49	18 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	79	16 59	19 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	80	17 09	19 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	81	17 19	19 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	82	17 29	19 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	83	17 39	19 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	84	17 49	19 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	85	17 59	20 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	86	18 09	20 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	87	18 19	20 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	88	18 29	20 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	89	18 39	20 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	90	18 49	20 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	91	18 59	21 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	92	19 09	21 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	93	19 19	21 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	94	19 29	21 33	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	95	19 39	21 43	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	96	19 49	21 53	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	97	19 59	22 03	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	98	20 09	22 13	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	99	20 19	22 23	Chazeuil-Montard	...	...
1 50	25	100	20 29	22 33	Chazeuil-Montard	...	...

Le réseau départemental a desservi les campagnes avec un maillage connectant les bourgs et petites villes. Les lignes sont construites à l'économique, en épousant le relief plutôt qu'en le tranchant. Les parcours sont sinueux, les temps de trajet longs, les trains assurent la mission de transport de voyageurs et de marchandises.

**SANCOINS A LAPEYROUSE**

N. o. de la station	N. o. de la gare	N. o. de la section	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe	Station	1 <sup>re</sup> classe	2 <sup>e</sup> classe
De Sancoins	114	1	5 48	8 12	●Lapeyrouse (arr.)	...	...
1 45	114	2	5 58	8 22	Bathrone (arrêt)	...	...
1 45	114	3	6 08	8 32	Les Sablons (arr.)	...	...
1 45	114	4	6 18	8 42	●Montmarault	...	...
1 45	114	5	6 28	8 52	Bastard	...	...
1 45	114	6	6 38	9 02	St-Prisac-en-Murat	...	...
1 45	114	7	6 48	9 12	●Vilhersanche (arr.)	...	...
1 45	114	8	6 58	9 22	d'Allier (arr.)	...	...
1 45	114	9	7 08	9 32	Neuville-Tortez (arr.)	...	...
1 45	114	10	7 18	9 42	●Cone-s-Idre (arr.)	...	...
1 45	114	11	7 28	9 52	Lourous-Bourbon	...	...
1 45	114	12	7 38	10 02	Theneuille	...	...
1 45	114	13	7 48	10 12	St-Fardon (arr.)	...	...
1 45	114	14	7 58	10 22	●Coubouze	...	...
1 45	114	15	8 08	10 32	Lurey-Lévy	...	...
1 45	114	16	8 18	10 42	Bruyères-de-B.	...	...
1 45	114	17	8 28	10 52	●Sancoins	...	...

191. - BALICORNE (Allier) - Chemin de Fer économique - La Gare



MONTMARSAULT. - 193. - L'Intérieur de la Gare.



La ligne **Montluçon – Gouttières** présente un cas particulier. La station thermale de **Néris les Bains** disposait à l'origine d'une gare distante de 6km appelée « **Chamblet-Néris** » sur la ligne de **Montluçon à Commentry**. Les élus locaux obtiennent la création d'une desserte ferroviaire de la ville au sein d'itinéraire **Montluçon – Clermont-Ferrand via Gouttières et Volvic**, par les Combrailles.

La loi autorisant les travaux est promulguée en 1913 et tout s'arrête avec la Grande Guerre. La ligne est mise en service en 1931 et malgré de grandes ambitions, la SNCF ferme la ligne dès 1939 !

Il reste un linéaire préservé entre Montluçon et Néris les Bains, où plusieurs viaducs se succèdent. Ailleurs, la plateforme a été privatisée et parfois démantelée (talus comblés ou tranchées défoncées). Le bâtiment voyageurs de Néris, grandiose et classé, un bijou d'art déco. Sur le reste de la ligne, les anciennes gares présentent un style régional plein de charme.



St Fargeol : avant/après



Le nœud ferroviaire perdu de Gouttières, aujourd'hui dans les genêts



Desserte marchandise à Marcillat

**Montluçon**, situé au cœur de la France, était desservi par des grands trains radiaux et transversaux (**Bordeaux – Lyon, La Rochelle – Genève, Paris – Béziers etc.**) lui conférant une très bonne accessibilité. Montluçon est également sur la route des stations thermales d'Auvergne (**La Bourboule, Le Mont Dore, Nérès les Bains etc.**) avec les trains de nuit et de jour qui permettent de s'y rendre. Pour répondre à ce trafic, les emprises de la gare de Montluçon sont importantes, une rotonde est livrée pour l'entretien des locomotives à vapeur. Plus tard, les turbotrans RTG ont assuré la liaison **Bordeaux – Lyon**.



HORAIRE DES TRAINS		HORAIRE DES TRAINS	
ARRIVÉES à la GARE de MONTLUÇON		DÉPARTS de la GARE de MONTLUÇON	
<b>LIGNE DE PARIS</b>			
Paris-Montluçon... dépt.	15 45   17 30   19 15   21 00   22 45	Montluçon... arr.	16 15   18 00   19 45   21 30   23 15
<b>LIGNE D'EYGURANDE</b>			
Eygurande... dépt.	10 00   11 45   13 30   15 15   17 00	Montluçon... arr.	10 30   12 15   14 00   15 45   17 30
<b>LIGNE DE SAINT-SULPICE</b>			
Saint-Sulpice... dépt.	7 30   9 15   11 00   12 45   14 30	Montluçon... arr.	8 00   9 45   11 30   13 15   15 00
<b>LIGNE DE MOULINS</b>			
Moulins... dépt.	7 30   9 15   11 00   12 45   14 30	Montluçon... arr.	8 00   9 45   11 30   13 15   15 00
<b>LIGNE DE GANNAT</b>			
Gannat... dépt.	8 30   10 15   12 00   13 45   15 30	Montluçon... arr.	9 00   10 45   12 30   14 15   16 00
<b>LIGNE DE CHATEAUROUX</b>			
Chateauroux... dépt.	8 30   10 15   12 00   13 45   15 30	Montluçon... arr.	9 00   10 45   12 30   14 15   16 00



### 3. Le déclin industriel qui entraîne le ferroviaire vers le précipice

Au milieu du XXème siècle, l'épuisement des ressources se fait sentir. Les mines ferment, avec leur lot de disparition des emplois, perte de population, déclin des bourgs et petites villes. Le ferroviaire suit la tendance.

Montluçon perd son débouché ferroviaire vers le Sud avec la fermeture de **Bort – Eygurande** suite à la mise en eau d'un barrage sur la Dordogne. À partir des années 70/80, les liaisons nationales commencent à se dérégulariser puis à disparaître. En 1975, une partie de la rotonde est démolie, le terrain est récupéré pour une zone commerciale.

Deux autres lignes de l'étoile de Montluçon ferment aux voyageurs, en 1969 c'est la branche vers **Châteauroux** et en 1972 vers **Moulins**. La partie orientale de cette deuxième ligne fait l'objet d'un projet de reconversion en voie verte.

La régionalisation début 2000 saucissonne les liaisons et crée des terminus forcés. Faute d'entretien suffisant des voies, deux lignes ferment d'affilée :

- En 2007, c'est la section **Lapeyrouse – Volvic** qui ferme. Un vélorail utilise la section à la sortie de Lapeyrouse ;
- En 2008, la ligne **Montluçon – Ussel** ferme. Elle n'a toujours aucune reconversion.

En 2013, la liaison **Bordeaux – Lyon** disparaît tout comme les trains directs **Paris – Montluçon** fin 2018 obligeant à une correspondance à Verzon ou à Bourges. Dès lors, il n'y a plus aucun train grandes lignes qui dessert Montluçon. La gare est devenue au fil du temps une gare en impasse, tous les TER en étant terminus (de Limoges, de Vierzon/Bourges et de Clermont-Ferrand).

La menace de nouvelles fermetures n'est pas à écarter vu la faiblesse de l'entretien des lignes (limitation à 40km/h sur Bourges – Montluçon, risque de passage en voie unique sur Montluçon – Lapeyrouse...).



Ce qu'il reste de la rotonde de Montluçon

#### 4. Les reconversions et valorisations du ferroviaire

La plateforme entre Montluçon et Nérès les Bains est reconvertie en piste pour les piétons et vélos. Un projet de conversion de la ligne Montluçon – Eygurande en piste cyclable est en débat.

À Noyant d'Allier et à Lapeyrouse, ce sont des vélorails qui utilisent les anciennes lignes abandonnées : <https://www.ecoloisirs.fr/>

Montmarault, ancien carrefour des chemins de fer économiques, perpétue son passé ferroviaire avec le CFA – Chemin de Fer de l'Allier, installé dans un entrepôt et qui réhabilite d'anciens matériels roulants : <https://chemin-de-fer-de-l-allier.business.site/>

La rotonde de Montluçon se visite. L'association AAATV <http://www.aaatvmontlucon.fr/> organise également des trains spéciaux avec les autorails qu'ils ont sauvé ainsi que le Festirail (rassemblement de trains anciens).

Enfin le Rail Club Montluçonnais, organise de manière une bourse d'échanges ferroviaire chaque année après la Toussaint.

Malgré une perte de vitesse du ferroviaire, l'Allier garde une culture-train encore bien vivante grâce aux passionnés. Merci à eux de faire vivre ce passé qui fait partie des potentialités touristiques du territoire.

