

## INTITULE

Présentation du bassin houiller de Bert-Montcombroux



MC

## LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

03024 – Bert  
03181 – Montcombroux-les-Mines  
03274 – Sorbier

SECTION(S) DE  
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
03102.03D	/	Dompierre-Canal – Sorbier-Peublanc	1840	1939
03274.01M	/	EP des mines de Bert	1840	?
03274.02M	/	antenne centrale électrique	?	?
03274.03M	/	EP des mines de Bert	1840	?

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

Carte Michelin n°69, pli (15) - 1936

Carte EM Charolles – 1866

Carte du département de l'Allier

[Géoportail](#)[BnF Gallica](#)

Statistique géologique et minéralurgique du département de l'Allier – 1844

Annales des Mines – 1832

Rapports du BGRM/BRGG-A0013 - 1943 et BRGM/A0235 - 1950

[Mines ParisTech](#)[Google livres](#)[InfoTerre](#)[Détour en Bourbonnais – Montcombroux](#)[Préhistorama de Châtel Perron](#)[Cartes postales anciennes de Dompierre-sur-Besbre](#)

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

## PRESENTATION

L'exploitation du bassin houiller de Bert-Montcombroux remonterait au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle. Les plus anciennes données concernent des travaux entrepris en 1778 et 1779. Peu lucratifs, ils ne durèrent que deux ans avant d'être abandonnés jusqu'en 1822. Une dizaine d'année plus tard, les concessions de Bert et de Montcombroux sont créées. Devenues trop cher à exploiter, les mines ferment en 1934. En 1942, les mines sont rouvertes afin de soutenir l'effort de guerre de l'occupant, l'exploitation du bassin cesse définitivement en 1951.



Par décret du 22 septembre 1941, le hameau des *Mines de Bert* devient chef-lieu de commune, celle-ci prend alors le nom de Montcombroux-les-Mines ; l'ancien bourg prenant le nom de Montcombroux-Vieux-Bourg.



## LE CHEMIN DE FER

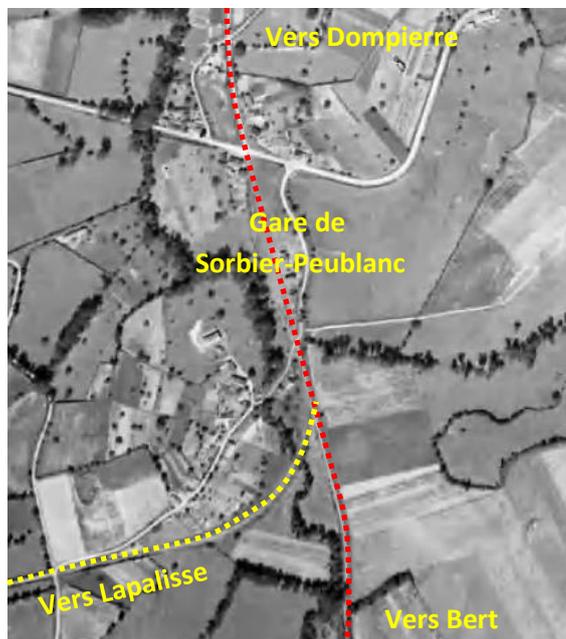
C'est en 1840, après deux ans de travaux, que le chemin de fer des mines de Bert arrive au port de Dompierre-sur-Besbre. Cette ligne à écartement de 0,92 m (un yard), avait une longueur de 23 km.

Au début de son exploitation, les wagons chargés descendaient jusqu'au port de Dompierre-sur-Besbre par gravité ; la remontée des wagons vides étant effectuée à l'aide de chevaux. En 1844, deux locomotives anglaises, baptisées *La Fulton* et *La Denis-Papin*, tractent généralement les wagons entre Vaumas et Dompierre-sur-Besbre. Par la suite, les locomotives assureront la traction de bout-en-bout.

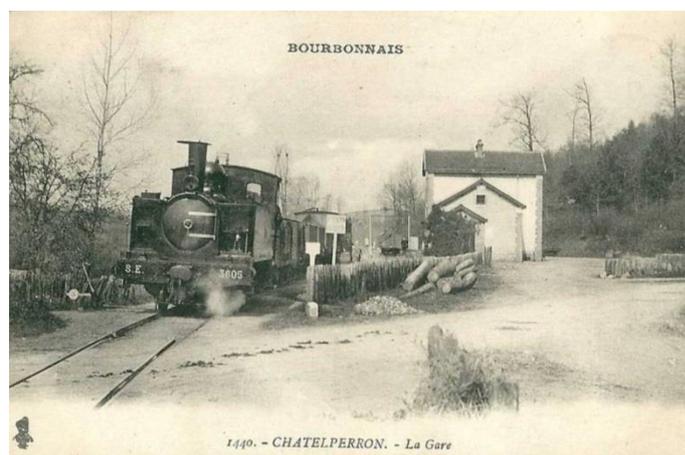
Le 26 octobre 1893, la *Société Anonyme du chemin de fer d'intérêt de Dompierre à Lapalisse* reprend la plateforme de l'ancien chemin de fer minier entre le port de Dompierre et la gare de Sorbier-Peublanc. Suite à la mise en liquidation de la S.A. en 1900, la *Société générale des chemins de fer Economiques (SE)* devient concessionnaire de la ligne. Entre Sorbier-Peublanc et les *Mines de Bert*, la voie ferrée devient un EP appartenant aux mines. Une station est mentionnée à *Bas-Plan*, au pied du promontoire de Montcombroux. La ligne ferme définitivement en 1939.

Source carte : B.N.F.

L'ancienne ligne peut être aisément parcourue sur plus de la moitié de sa longueur. La plateforme date de l'ouverture de la ligne minière, les gares de 1893.



Ci-dessus, la gare de Sorbier- Peublanc, vue prise en direction de Dompierre-sur-Besbre. La bifurcation était située une centaine de mètres derrière le photographe.



La construction de la ligne a permis de découvrir un abri préhistorique nommé [La Grotte aux Fées](#), situé sur la commune de Châtel Perron. Un [musée](#) a été aménagé dans l'ancienne gare, ci-contre vue en direction de Dompierre.



L'ouvrage d'art le plus important était situé sur la *Besbre*, en amont de Vaumas. Remplaçant un pont précédemment construit en bois, il a été déposé vers 1950.



Ci-contre, la gare de Vaumas, vue en direction de Dompierre. La gare était située au nord de la commune, après l'avoir traversée en passant à quelques dizaines de mètres derrière l'église. Une autre gare avait été construite à proximité de la commune de Saint-Pourçain-sur-Besbre.



Ci-contre, la gare de Dompierre-Canal.



En 1893, le port est raccordé par voie ferrée à la gare PLM de Dompierre-Sept-Fons (1869).



Entre 1906 et 1939, la commune de Bert fût également desservie par le chemin de fer d'intérêt local de Varennes-sur-Allier au Donjon, prolongée en 1912 jusqu'à Digoin.

## LE CANAL

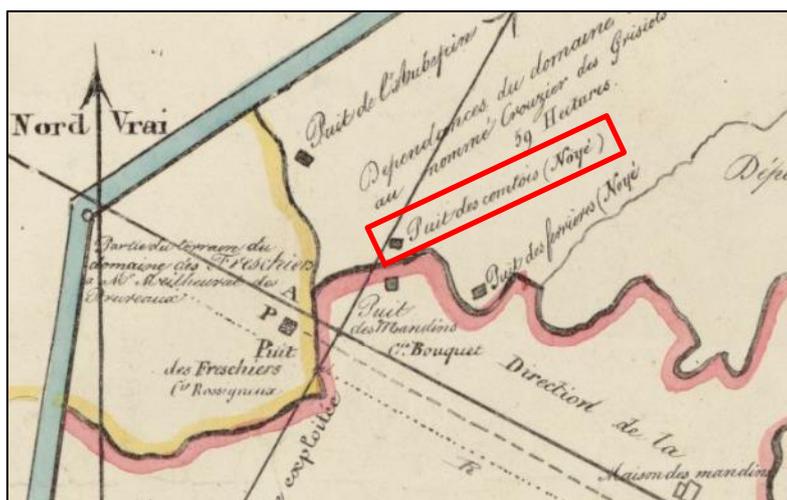
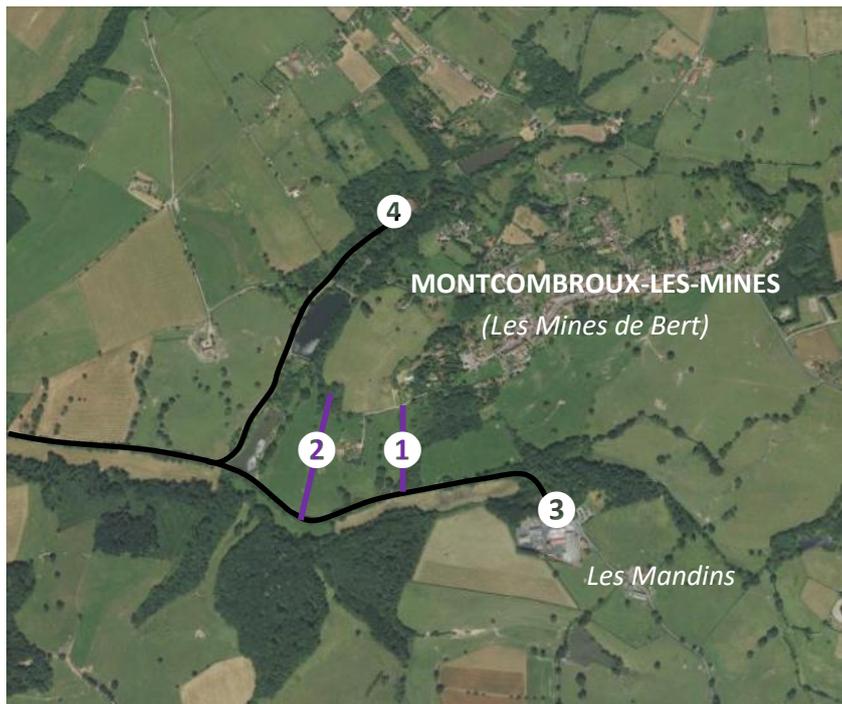
Pourquoi parler de canal ? Il n'existe en effet aucun canal à Bert ou Montcombroux. C'est pour cette raison que le chemin de fer avait été construit. Il permettait d'acheminer le charbon jusqu'au port de Dompierre, à une époque où voies ferrées et fluviales étaient complémentaires. Ce port avait été aménagé sur la portion navigable de la *rigole d'alimentation de la Besbre*. D'une longueur de 2,7 km, cette portion communique à Sept-Fons, avec le *Canal Latéral à la Loire*, ouvert en 1838. Grâce à la combinaison rail/eau, la production passe de 2 400 t en 1837 à plus de 16 000 t en 1839.



## LA CONCESSION DE BERT

La concession de Bert est accordée par ordonnance royale du 9 juin 1832. Elle s'inscrivait dans un polygone de 10,55 km<sup>2</sup>, situé au sud-ouest du bassin, et englobait le hameau des *Mines de Bert* (commune de Montcombroux), où se concentrait l'essentiel des travaux.

En 1943, le [Bureau des Recherches Géologiques et Géophysiques](#) a recensé une quinzaine de puits. Seuls ceux susceptibles d'avoir utilisé un réseau de surface significatif et/ou d'avoir été raccordé à la voie ferrée de Dompierre, sont détaillés ci-après.

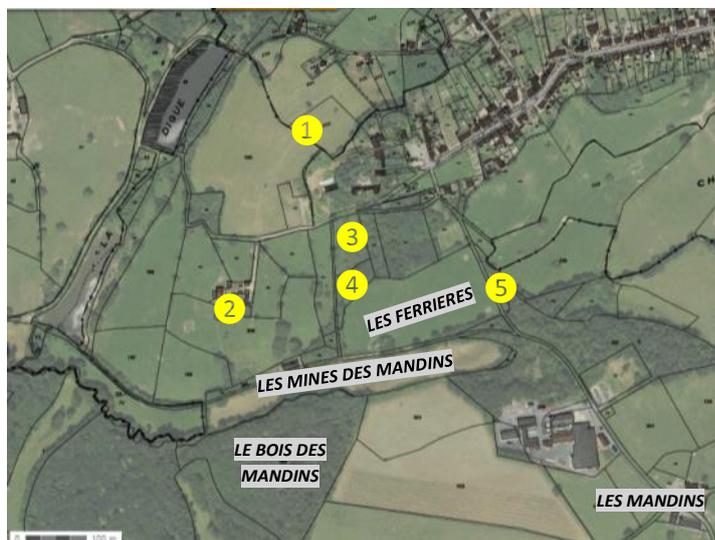


Source carte : B.N.F.

Les puits de la carte de 1831 sont reportés sur la vue aérienne ci-contre. La *Maison des Mandins* est située en bas à droite du plan et de la vue aérienne.

- ① Puits de l'Aubépine ;
- ② Puits des Freschiers (ou Fréchers) ;
- ③ Puits des Comtois ;
- ④ Puits des Mandins ;
- ⑤ Puits des Ferrières.

Il faut néanmoins tenir compte de la précision des plans de l'époque. Un écart de 100 mètres est donc toléré.



### ① Le plan incliné des Comtois

En 1844, la houille est descendue du **puits des Comtois** jusqu'au chemin de fer à l'aide d'un plan incliné automateur.

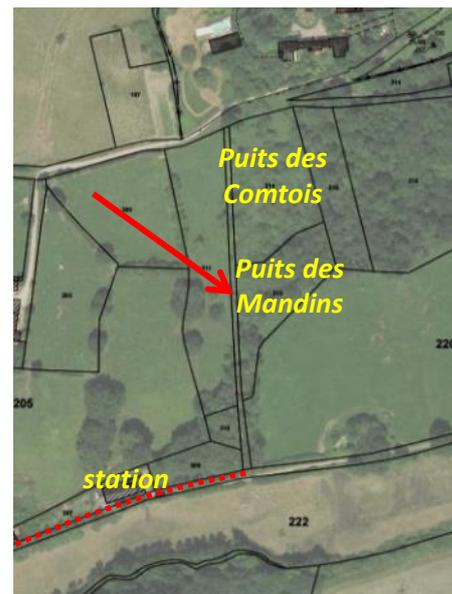
Mais où était situé ce puits ? Sur le plan de 1831 ci-contre, il est positionné face à celui des *Mandins*. Mais attention, le territoire dénommé « *Les Mandins* » est relativement vaste. La mine mentionnée en 1831 n'est pas celle présentée sur les cartes postales du début du XX<sup>e</sup> siècle.

Le puits des *Comtois* étant positionné, il est aisé de retrouver la parcelle dédiée du plan incliné (flèches rouges). La végétation masque totalement le tracé. Il est donc difficile de dire si des vestiges existent.

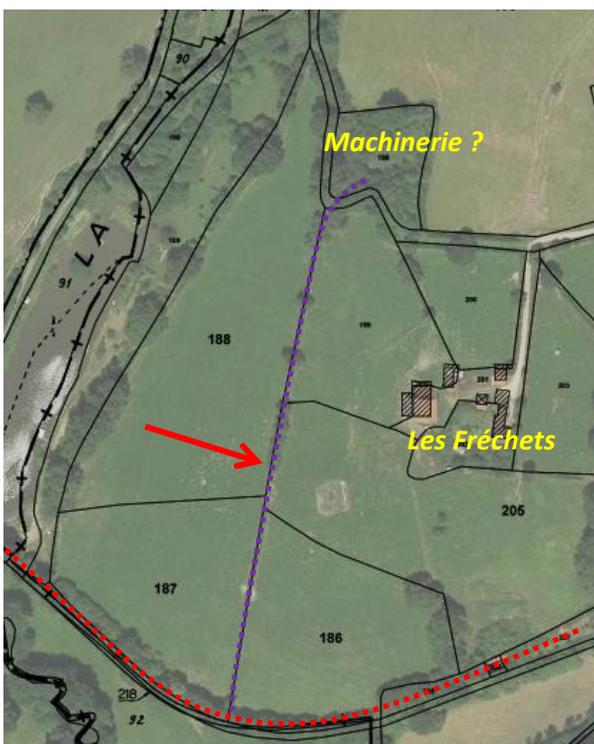
Le cahier des charges de l'ordonnance de 1832, demande à ce que les puits des *Comtois*, des *Mandins* et des *Freschiers* soient mis en communication.

En 1844, « *Le champ d'exploitation du puits des Mandins est desservi par une galerie d'écoulement qui vient aboutir à l'origine du chemin de fer, dans la vallée du Graveron\**, puis par une galerie de roulage (...). Ces galeries sont garnies de chemins de fer et le roulage s'y exécute dans des wagons tirés par un cheval ».

\* N.D.R. : L'origine du chemin de fer était située dans la vallée du *ruisseau des Fonts*. Il doit donc s'agir de ce dernier, affluent du *Graveron*, et non du *Graveron*.



## ② Un second plan incliné



Un second plan incliné automoteur est signalé en 1844, pour le puits *Sainte-Marie*. Ce puits exploité dès 1832, n'est pas mentionné sur les cartes disponibles, ni situé précisément dans les documents trouvés sur Internet. Il est simplement indiqué comme étant à peu de distance, au nord du puits des *Comtois*.

A noter que l'origine de la voie ferrée était située au *Bas-Plan* (voir carte IGN page suivante). Ce nom a vraisemblablement été donné au point d'arrivée de plans inclinés. L'analyse du cadastre superposé à la vue aérienne permet de le confirmer et de deviner son emplacement.



En zoomant sur la zone, le tracé du plan incliné se précise. La machinerie devait être positionnée sur la parcelle n°198. Un puits pouvait être situé à proximité, peut-être *Sainte-Marie*. Mais il serait alors positionné à environ 150 mètres à l'est et non au nord du puits des *Comtois*... D'où l'hypothèse d'une galerie de roulage entre le puits et la gare supérieure du plan incliné. En 1844 dans le puits *Sainte-Marie*, « *La grande galerie sert de roulage, et est, à cet effet, munie d'un chemin de fer* ».

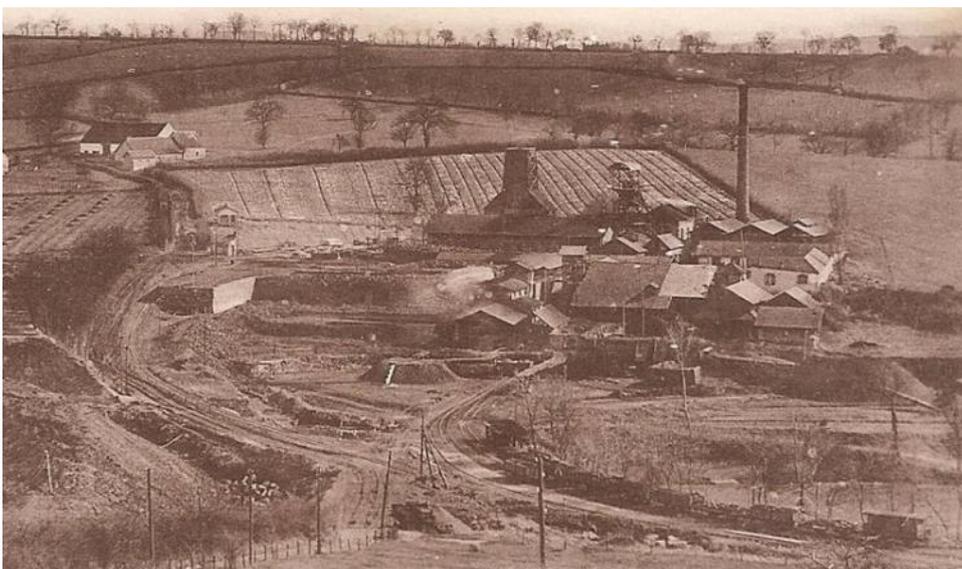
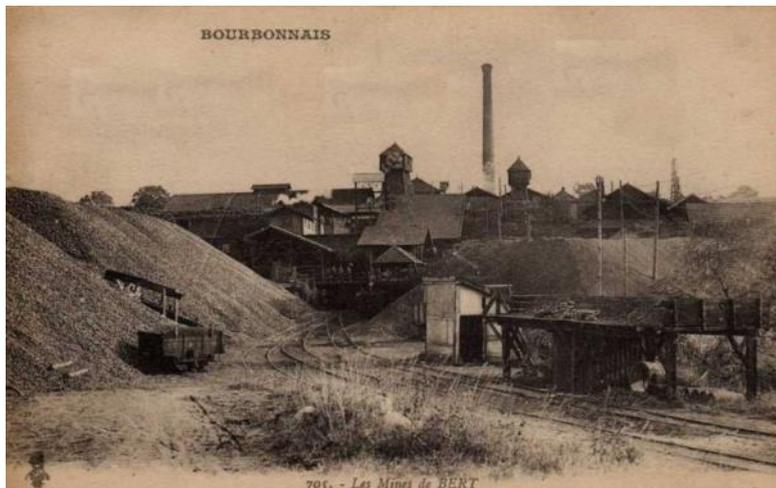


### ③ Le puits des Mandins n°1

Un puits des *Mandins* est mentionné dans l'ordonnance du 9 juin 1832, ce qui en fait l'un des plus anciens du bassin. Comme indiqué précédemment, il était situé à proximité de *Bas-Plan* et des *Fréchets*. Ce puits ferme en 1865.

Vers 1875, les travaux des puits 1 et 2 sont entrepris. Après 1880, seul le puits n°1 assure l'activité.

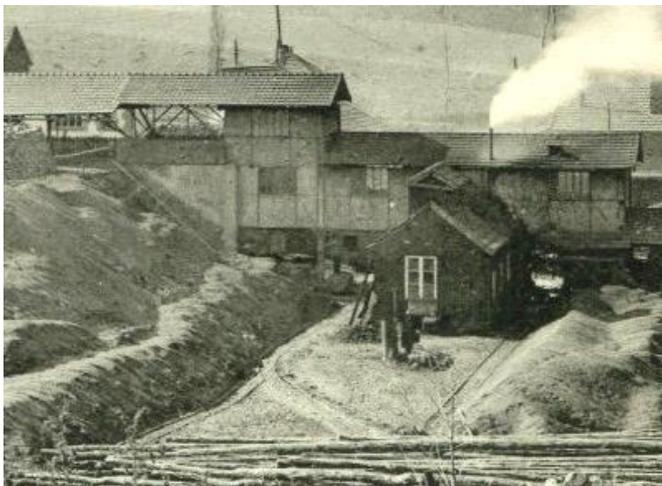
A partir de 1893, le puits des *Mandins* n°1 est relié au chemin de fer Dompierre-Lapalisse, par un embranchement à voie de 1 mètre, d'une longueur de 5 km. La traction est faite par la mine. A la gare de Peublanc-Sorbier, le charbon part en direction de Dompierre-Canal (*canal Latéral à la Loire*), Dompierre PLM (ligne de Moulines à Paray-le-Monial) ou Lapalisse PLM (ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne).



En août 1898, la revue [l'Echo des mines et de la Métallurgie](#) indique que :

- Le puits des *Mandins* n°1 sert à l'extraction, à l'épuisement et à l'entrée du courant d'air ;
- Le puits des *Bouillots* sert de sortie du courant d'air et est pourvu d'échelles de fer ;
- Le puits des *Mandins* n°2 sert d'épuisement.

Sur les vues suivantes, une partie du réseau est visible à l'intérieur du site.

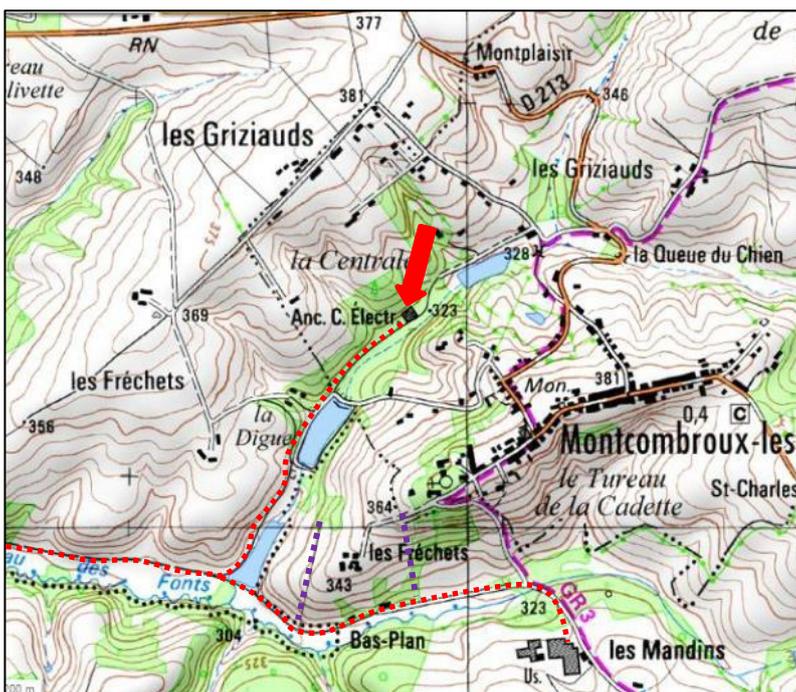


En 1934, l'extraction est arrêtée, pour reprendre temporairement entre 1942 et 1951. Depuis 1966, le site, totalement remodelé, est occupé par une usine de transformation de caoutchouc.

### ⑤ L'antenne de la centrale électrique

L'année de pose de cette antenne est actuellement inconnue. Elle n'apparaît sur aucun des plans trouvés à ce jour. Son existence n'est seulement attestée, jusqu'à la centrale électrique, que par quelques cartes postales du début du siècle dernier. A cette période, il n'y a plus de puits en exploitation dans ce vallon.

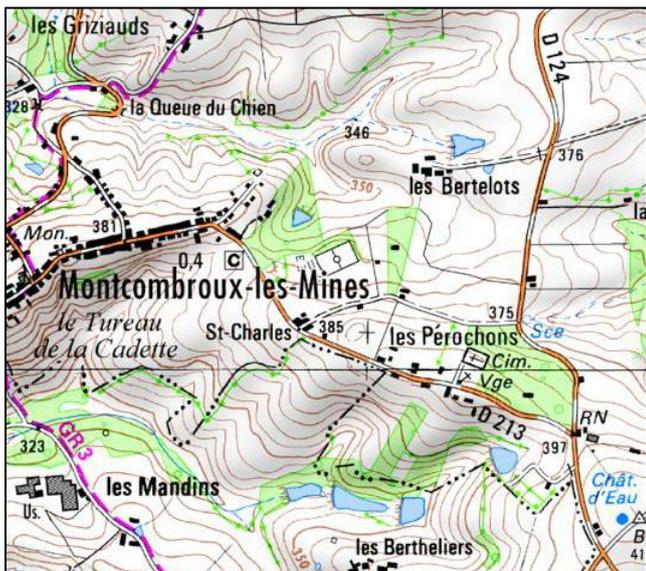
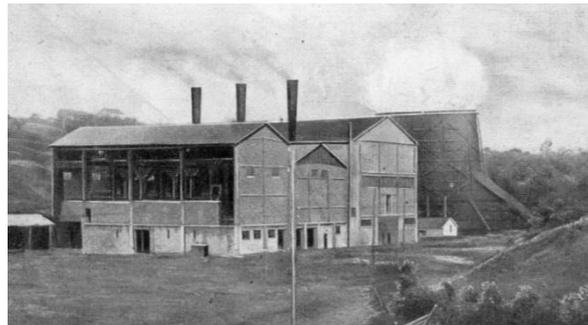
La centrale thermique, exploitée par C<sup>ie</sup> des mines de Bert et de Moncombroux, est mentionnée dans la [Revue Générale de l'Electricité](#) de 1922. Il est alors prévu d'établir une canalisation au profit de départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire, à partir de la centrale thermique de Montcombroux et de l'usine hydraulique du barrage de Rochebut. En 1927, sa puissance est de 4 500 kW.



Il est possible que la voie ferrée de la centrale électrique ait uniquement été posée pour acheminer le charbon depuis la mine des Mandins n°1, distante d'environ 1 km à vol d'oiseau.

Ci-contre, la voie est visible, longeant le bâtiment au premier plan. La centrale est au fond.

Les travaux d'une nouvelle centrale électrique de 50 000 kW sont arrêtés, par décision du Ministre de l'industrie et du commerce, en mai 1950 (sources : [JO du 2 juin 1950](#)). Cette centrale aurait dû être mise en service en 1952. A l'époque, les réserves connues de la mine auraient pu alimenter la centrale pendant au moins 40 ans. La voie ferrée n'existant plus, un téléphérique devait relier la mine des Mandins et la centrale.



Au-delà de la centrale, le prolongement de la voie ferrée n'est pas confirmé. Il faudrait pour cela, retrouver l'emplacement des mines susceptibles d'avoir été desservies. Ce pourrait être le cas des puits *Sainte-Barbe* (1854-1863) et *Saint-Joseph* (vers 1841-1863), situés aux Griziauds.

Les puits les plus éloignés de la bifurcation étaient, à priori, ceux de *Saint-Louis* et de *Saint-Charles*. Ils étaient situés à l'est du promontoire. Mais à première vue, l'antenne n'a jamais été prolongée jusqu'à cette extrémité. Le transport du charbon s'effectuait donc peut-être par télécabine ou plan incliné, jusqu'au terminus de la ligne mère, distante d'à peine 1 km à vol d'oiseau.

## LA CONCESSION DE MONTCOMBROUX

La concession de Moncombroux est instituée par ordonnance royale du 31 décembre 1834. Elle avait une surface de 6,57 km<sup>2</sup>. En 1844, seul le puits des *Pérochants* (ou *Pérochons*) continuait d'être foncé à la recherche de houille.

## FUSION ET EXTENSION DES DEUX CONCESSIONS

Par décret du 8 mars 1902, les deux concessions sont réunies. Une extension vers l'ouest de 302 ha est accordée par décret du 5 juin 1914. Elle permet ainsi d'englober un affleurement qui avait été découvert aux *Belots* (commune du Sorbier), lors du creusement de la tranchée du chemin de fer.