

INTITULE

Chemin de fer minier de Commentry à Montluçon, dit « *Chemin de fer à ficelle* » et son prolongement de Commentry à Montvicq



MC

LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

03082 – Commentry
03159 – Malicorne
03185 – Montluçon
03189 – Montvicq
03195 – Nérès-les-Bains

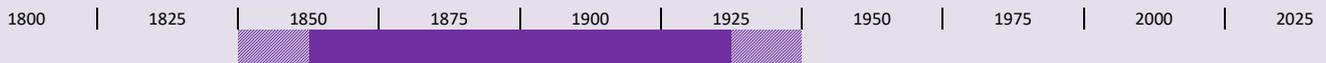
Voir également fiches IRSP
n°03082.0, 03082.3 et 03195.0



Allier

**SECTION(S) DE
LIGNE(S)**

| N°RSU | N° officiel | Intitulé | Ouverture | Fermeture |
|------------------|-------------|------------------------|-----------|-----------|
| 03082.05M | / | Commentry-gare – Mines | 1846 | ? |
| 03082.06M | / | Montluçon – Commentry | 1846 | Vers 1925 |
| 03082.07M | / | Commentry – Montvicq | 1878 | Vers 1925 |

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE**SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET**

| | |
|--|-----------------------------------|
| Statistique géologique et minéralurgique du département de l'Allier – 1844 | Mines-Paristech |
| Annales des Ponts & Chaussée | Google Livres |
| Chemins de traverses | |
| Circuit du charbon et de la fonte | |
| Répertoires de la législation des chemins de fer français | Gallica |
| Chemin de fer de Commentry à Montluçon | Wikipédia |
| Tunnel du Diéna | ITFF |
| Chemin de fer à Ficelle de Montluçon Marnon | Youtube |
| La lettre des Amis de Montluçon n°116 | |
| Bulletin trimestriel, volume 15 | Google Livres |
| Mémoires et compte-rendu des travaux... Vol. 21, 1868 | Le Cnum |
| La sidérurgie française au XIX ^e siècle | Google Livre |
| Elodie Loves Travels | elodylovestravels |

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

irsp-contact@sfr.fr

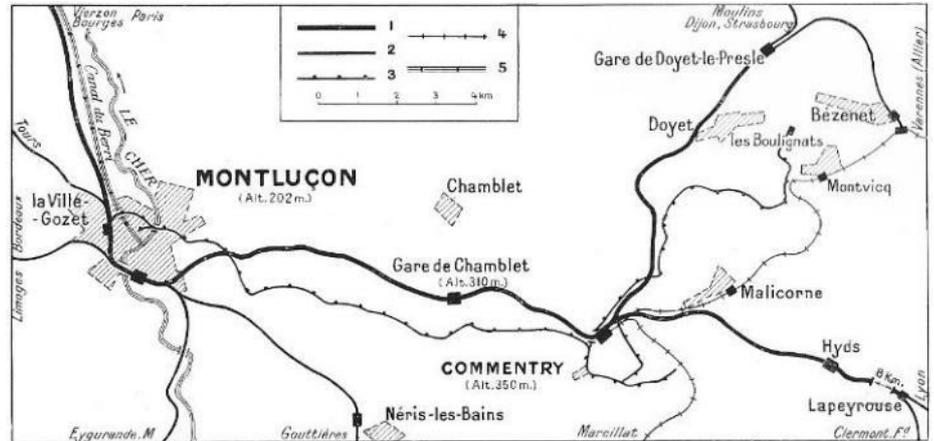
ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



**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

Le 30 janvier 1844, les frères RAMBOURG, propriétaires de la mine de Commentry, sont autorisés à établir un chemin de fer des mines de houille de Commentry au canal de Berry, près de Montluçon. Suivront la construction de prolongements, dont un jusqu'aux mines des *Bourdignats* (ou *Boulignats*), commune de Montvicq.

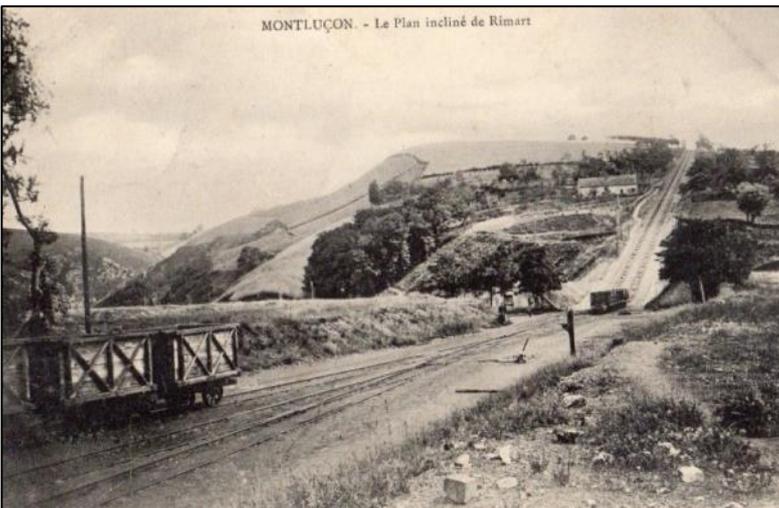


Plan extrait du tome 1 de *Géographie des Chemins de fer Français*.

En raison de ces deux plans inclinés à câbles, cette ligne prendra le surnom de **chemin de fer à « à ficelle »**

1. Ligne normale à double voie (PO)
2. Ligne normale à voie unique (PO)
3. Ligne métrique du chemin de fer minier
4. Ligne métrique des Chemins de fer économiques (EC)
5. Canal de Berry

DE COMMENTRY A MONTLUÇON



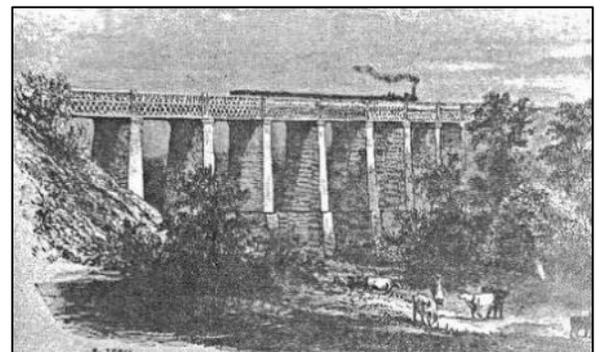
Plan incliné de Rimart

Le Cahier des charges

Le cahier des charges prévoit que : « *Le chemin de fer partira des puits et tranchées appartenant à la mine de ce nom (Ndr : Commentry) ; il se dirigera par le nord de Montassié sur la vallée de l'Amaron, qu'il traversera pour gagner les hauteurs de Marignon, en passant entre Bourdesoulle et les Boulades ; il descendra dans la vallée du Chevet, et passant près de Montluçon et dans le voisinage des hauts-fourneaux, il traversera le Cher, et viendra aboutir au port du canal* ».

Le chemin de fer doit comporter deux plans inclinés, avec une pente maximale de 20%. Sur le reste du parcours, la pente ne doit pas excéder 15%. La voie doit avoir un écartement d'au moins 0,90 m. Les courbes ne doivent pas être inférieures à 150 mètres de rayon. Son utilisation est réservée à la circulation des marchandises en raison des plans inclinés. Les travaux doivent être réalisés dans les 4 ans ; ils le seront en deux, en 1846.

Viaduc de Montassié



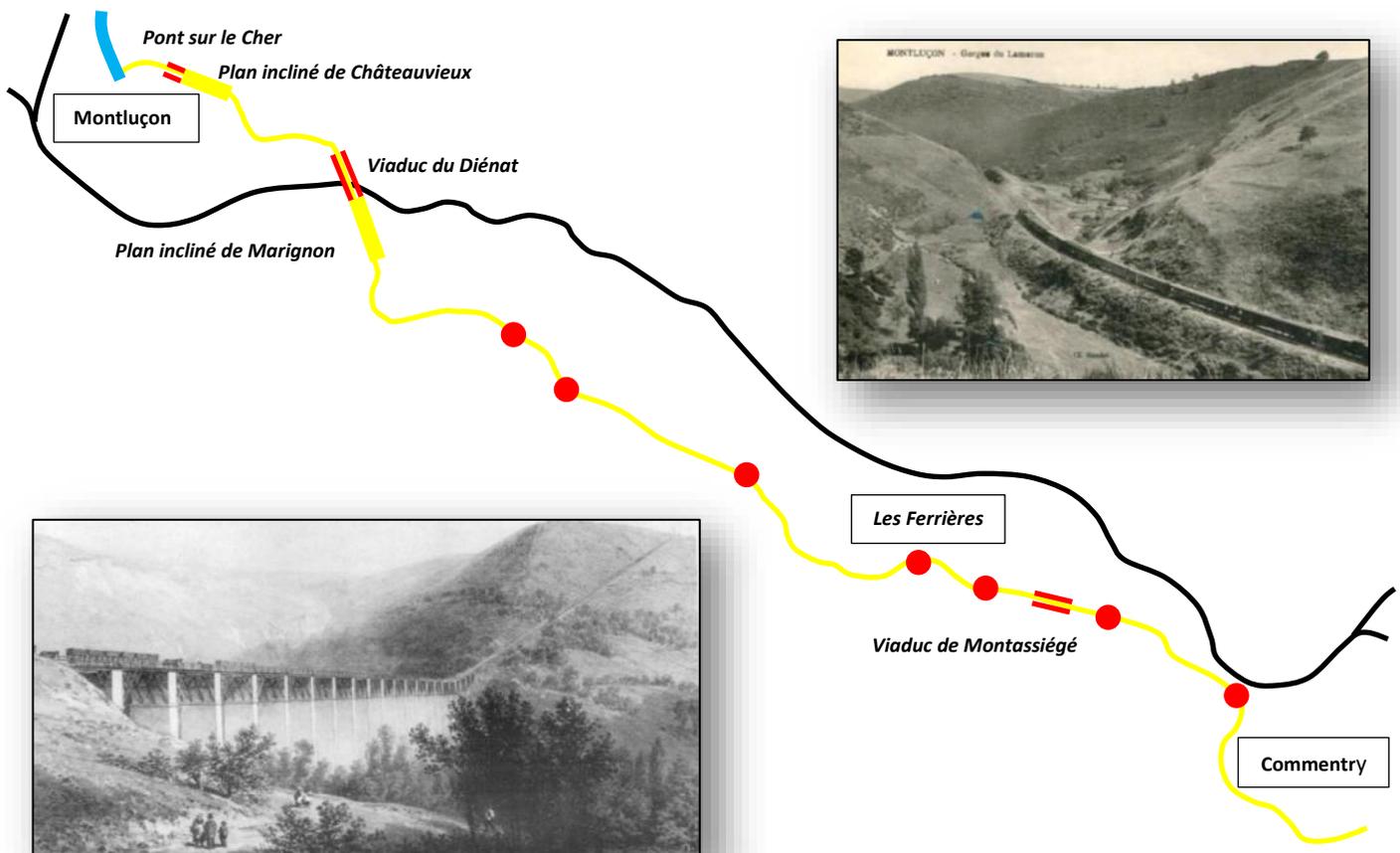
Pourquoi le choix du chemin de fer et pourquoi cet itinéraire ?



Une première étude avait démontré que le *Canal de Berry* (1834-1955) ne pouvait avoir Commentry pour origine. La différence d'altitude, de 175 mètres entre le canal à Montluçon et Commentry, aurait nécessité un grand nombre d'écluses difficiles à alimenter.

Avec le rail, deux solutions s'offraient aux ingénieurs : la remontée du *Lamaron* (ou *L'Amaron*), avec une pente continue de 15‰ ou le rachat de la différence de niveau par plans inclinés et cheminement par le plateau. A noter qu'à cette époque, aucun « grand » chemin de fer n'était projeté.

La vallée du *Lamaron* (en médaillon ci-dessous, à droite) est très escarpée. A la descente, la pente constante aurait provoqué une importante usure des freins et des rails. L'itinéraire par le plateau présentait un atout sérieux : les plans inclinés fournissaient un moyen économique de faire remonter les wagons vides par le poids des wagons pleins. En dehors des plans inclinés, il existait une pente à 12‰ et une rampe à 4,5‰ dans le sens Commentry-Montluçon.



Sur les 17 kilomètres de la ligne mère, 7 stations avaient été prévues pour le croisement des convois. Elles sont mentionnées par des cercles rouges. Les deux plans inclinés sont en traits jaunes épaissis. Le viaduc de *Montassié*, le viaduc du *Diénat* (ci-dessus) et le pont sur le *Cher* sont indiqués par un double trait rouge.

L'origine de la ligne



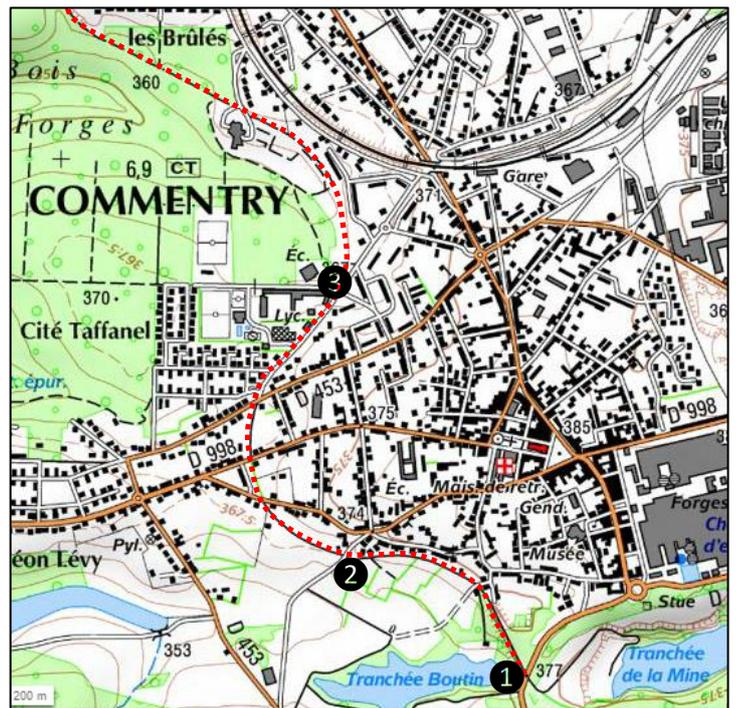
Le point de départ de la ligne n'est pas clairement précisé dans les documents. Il semble logique de le situer au sud de Commentry, au niveau de la plus grande couche de houille.

Le plan de **Commentry** ci-contre est extrait de la carte d'Etat-Major de 1866. Les tracés surlignés en noir correspondent aux voies des chemins de fer de Montluçon à Moulins et de Commentry à Gannat ainsi qu'à l'EP des forges. Les tracés surlignés en jaune correspondent à la ligne minière et ses ramifications. Un doute subsiste sur la branche indiquée en pointillés jaunes. Le futur prolongement vers la mine des *Bourdignats* est indiqué en pointillés rouges. Le carré correspond à l'usine de la **Société des Forges Châtillon-Commentry** (voir fiche [IRSP n°03082.3](#)). Elle est à la fois desservie par un EP à écartement normal et par une branche à écartement métrique de la ligne minière.

Les vestiges et points remarquables

Dans Commentry, il est assez facile de parcourir le tracé de l'ancienne ligne, entre la D69 ① et le rond-point du lycée Geneviève Vincent ③.

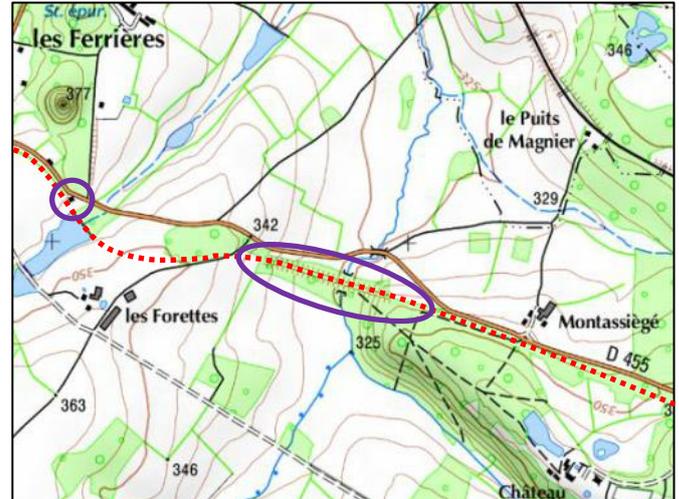
Un **PONT** ②, déposé entre 1935 et 1945, permettait de franchir l'actuelle rue de Planevert (voir fiche IPVD [03082.02U](#)).



En pénétrant sur la commune de Nérès-les-Bains, la voie passait devant l'entrée du *Château de Montassié*.



Après avoir dépassé *Montassié*, un premier ouvrage d'art permettait de franchir le *Lamaron*, avant d'arriver aux *Ferrières*. Il s'agissait du **VIADUC DE MONTASSIEGE** (gravure page 2), situé sur la commune de Nérès-les-Bains (voir fiche IPVD [03195.01G](#)). Du temps de la traction par des chevaux, long d'une centaine de mètres et haut d'une dizaine, il était composé d'au moins 9 piles rectangulaires en maçonnerie et travées en bois. Il a disparu en 1855, au profit d'un remblai (ci-dessous); l'ouvrage n'étant pas conçu pour supporter le poids des locomotives. Il en sera de même pour le viaduc du *Diénat*.



Un ponceau souterrain a été réalisé sous ce remblai pour laisser passer *Le Lamaron*, mais il est probable que les piles soient encore présentes dans le talus.

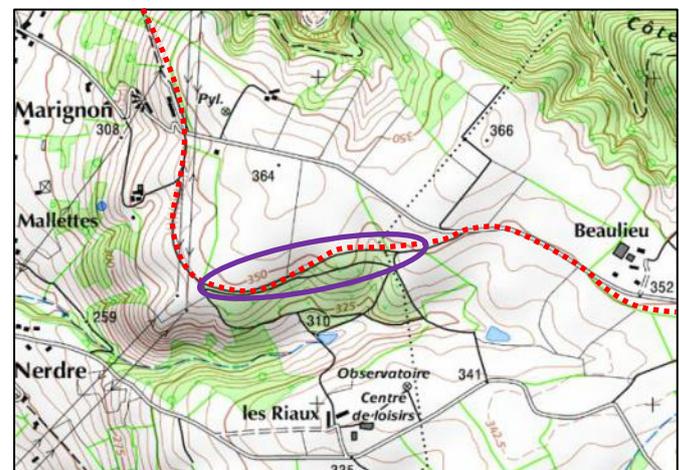


Ci-contre, un **BATIMENT** (cercle mauve au bord d'une retenue, sur la carte IGN), rare vestige de la ligne, entre les stations des *Forettes* et du *Puit Neuf*. L'appentis n'est pas d'époque.



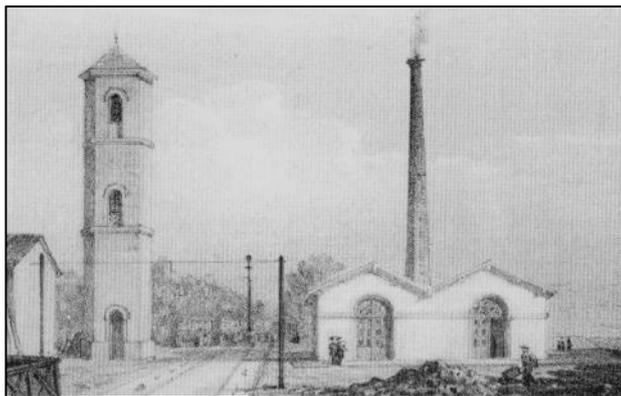
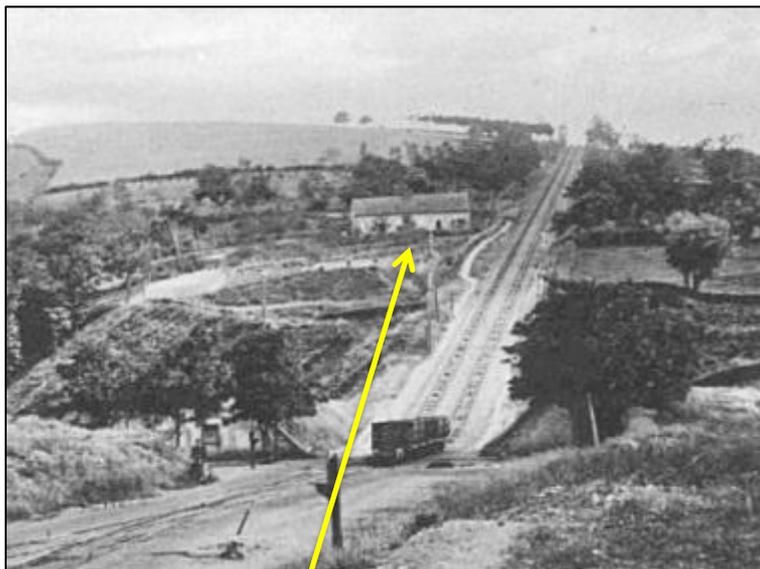
La ligne desservait ensuite les puits de la **CONCESSION DES FERRIERES** (voir fiche [IRSP n°03195.1](#)).

Suivent plusieurs kilomètres sans ouvrages d'art ou vestiges significatifs, jusqu'à une portion en **TRANCHEE**.



Le **PLAN INCLINE DE MARIGNON** – parfois nommé de *Rimart* –, long de 806 mètres, permettait de rattraper une dénivellation de 135 mètres avec une pente de 16,5%.

Au sommet, une vigie permettait de commander la machinerie.



Jusqu'au milieu des années 1970, les ruines de la machinerie et de sa cheminée étaient encore visibles (vue aérienne de 1965).



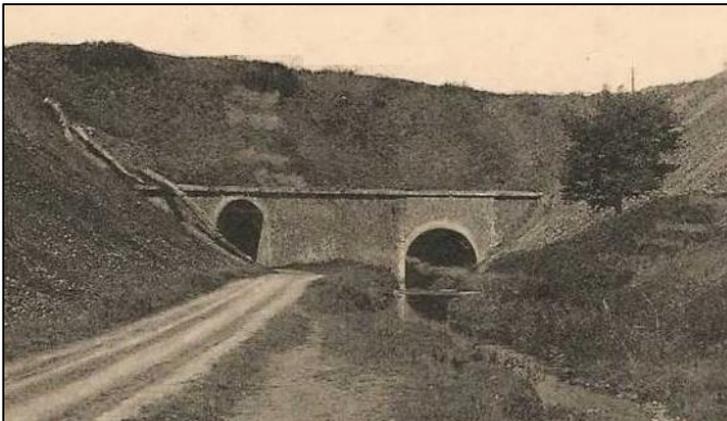
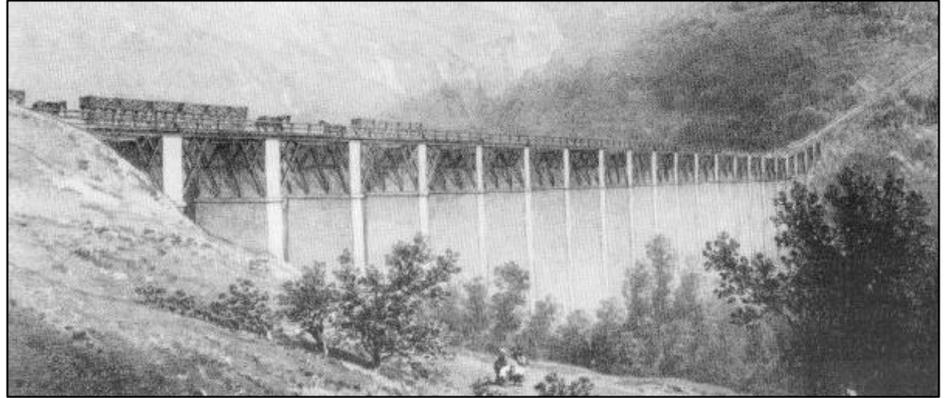
La mare où s'abreuvaient les chevaux existe toujours. Elle devait également servir de prise d'eau pour la machinerie et, à partir de 1854, pour les locomotives.

Entre les deux, différents bâtiments devaient servir de bureaux, ateliers, écuries, logements,...

A mi-pente, un petit tunnel en brique permet le passage du *chemin de la Chaviche* (en médaillon).



En bas du plan incliné, le *Lamaron* était à nouveau franchit grâce au **VIADUC DU DIENAT** (voir fiche IPVD [03185.01N](#)). Celui-ci supportait deux voies. Il mesurait 17 mètres de haut sur 252 mètres de long. Il comportait 20 piles en maçonnerie. Les travées étaient en bois. Il fut ébranlé par une crue du *Lamaron* en 1855. Il disparaîtra au profit d'un remblai.



Deux faux tunnels seront construits pour livrer passage respectivement au *Lamaron* et au *chemin du Robinson* (ci-contre, vus du côté est et côté ouest). Un troisième petit faux tunnel sera construit pour la ligne de chemin de fer PO de Montluçon à Moulins, ouverte en 1859. Il est fort probable que les piles du viaduc soient toujours présentes sous le remblai.

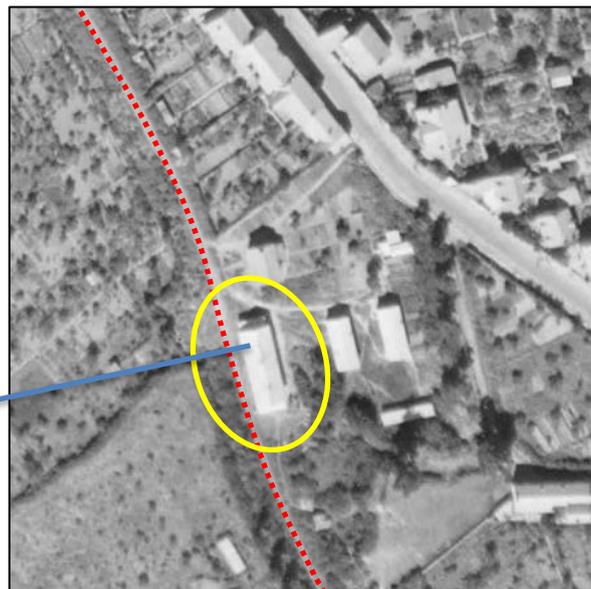


Ci-contre, les wagons déversent les scories des usines de Montluçon. Le chemin de fer minier de fer continua d'être utilisée pour l'évacuation des laitiers des hauts fourneaux vers les crassiers du *Diénat* jusqu'en 1942-1943 puis la voie fut déposée.

Ci-contre, vue sur le remblai du *Diéna*, depuis les gorges du *Lamaron*. En zoomant, il est possible d'apercevoir les wagons circulant sur la ligne minière. Celle-ci part en direction des usines de Montluçon (cheminées au fond), en passant devant le nouveau cimetière de l'Est. La flèche pointe les tunnels du *Lamaron* et du *chemin du Robinson*. La photo est prise au niveau des carrières de gneiss exploitées jusqu'en 1957. Celles-ci utilisaient un réseau ferré (voir fiche [IRSP n°03185.0](#)).

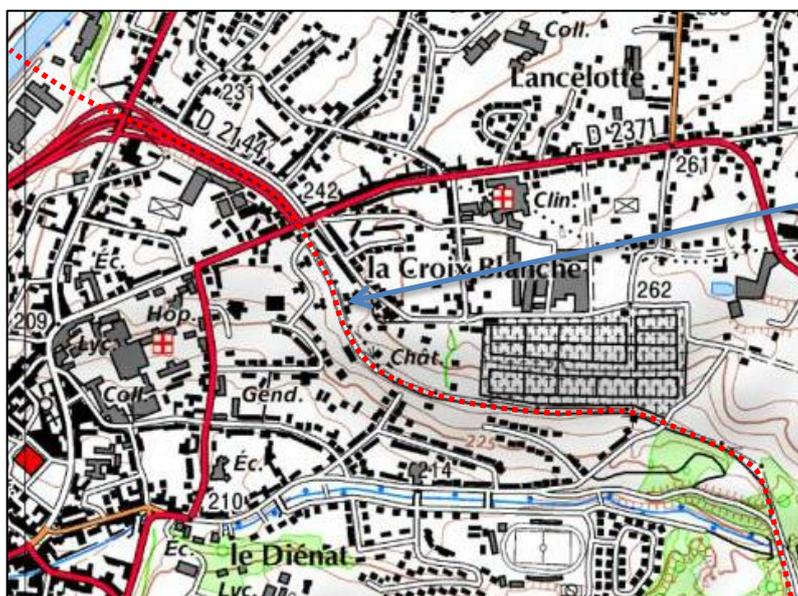


Avant d'arriver au second plan incliné, dans l'actuel *quartier de la Croix-Blanche*, il existe une ancienne **REMISE** pour les deux locomotives chargées de tracter les convois sur les 2,5 km séparant les deux plans inclinés.



Au moins trois autres bâtiments sont visibles.

La voie empruntait l'actuelle *Allée du Chemin de Fer à Ficelle*.



La ligne arrivait ensuite au **PASSAGE A NIVEAU** de l'ex RN145 (symbole 7, sortie II sur la carte Michelin).



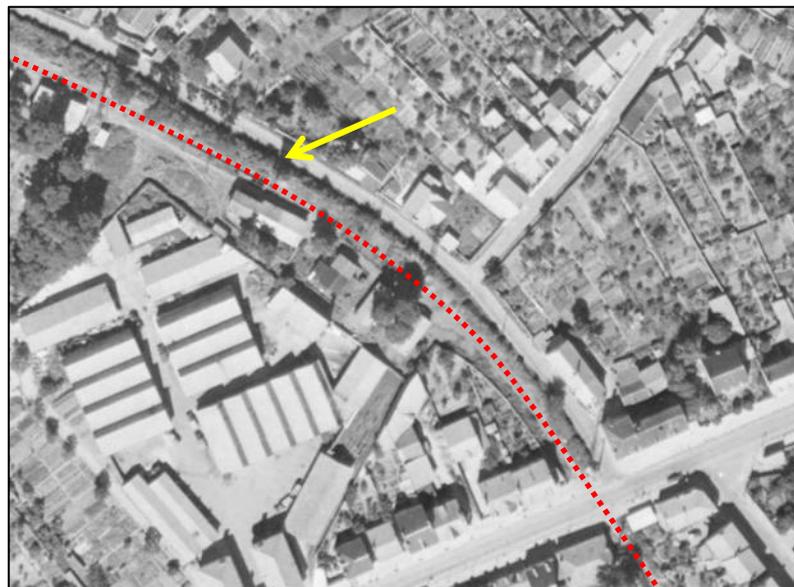
Selon la carte Michelin de 1936, la voie ferrée est toujours en place entre le *canal de Berry* et le sommet du plan incliné de *Marignon*. Selon certaines sources, ce dernier a cessé de fonctionner en 1925. Au-delà, la voie jusqu'à Commentry, fermée en 1913, n'est plus mentionnée.



Le second **PLAN INCLINE** dit **DE CHATEAUVIEUX**, prenait naissance une centaine de mètres après le passage à niveau. Il est actuellement occupé par le *Boulevard Président Allende*. Les maisons visibles sur la droite existent toujours. Elles sont situées au bord de l'actuelle *Rue du Plan Incliné*. Le pont visible au milieu de la photo permettait le passage de l'ex RN144 Bourges-Montluçon (*Avenue du Général de Gaulle*, ex *Route de Paris*). Le système à câble est parfaitement visible. Les wagons étaient accrochés au wagon de traction de gauche.



Sur la vue aérienne de 1951, l'ombre portée de la vigie est visible. Le bâtiment de la machinerie est en face. La fosse est visible.





La ligne desservait les **HAUTS-FOURNEAUX** (voir fiche [IRSP n°03185.0](#)). Le pont sur le Cher est situé derrière le photographe. Le pont de l'ex RN144 est visible.

Le plan incliné avait une longueur de 243 mètres. Avec une pente de 12%, il permettait de franchir une dénivellation de 40 mètres.

Comme pour le plan incliné de *Marignon*, Les trains chargés de houille descendaient sur l'une des voies et aidaient à la remontée des wagons situés sur l'autre voie. Ces derniers étaient généralement chargés avec des bois d'étau en provenance de la *Forêt de Tronçais*, de minerais de fer, ou autre type de matériel.

Un square, nommé *Belvédère du Plan Incliné*, a été aménagé à proximité de l'ancien pont de la *Route de Paris*.

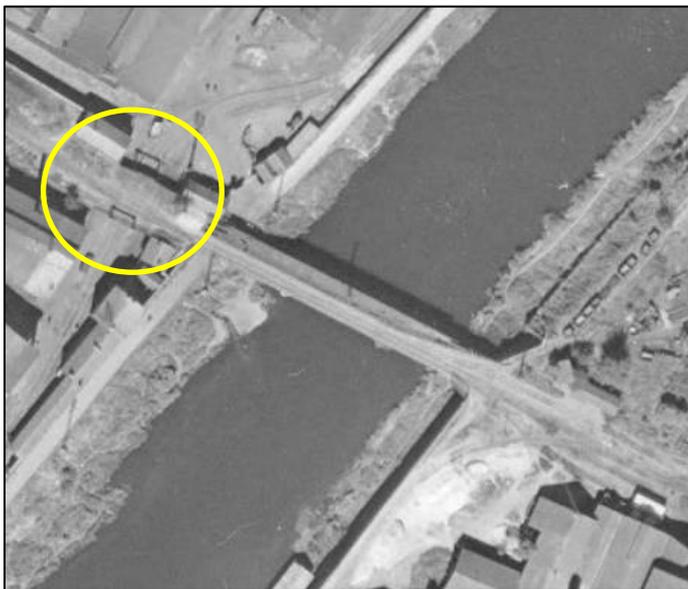


A l'origine, le **PONT SUR LE CHER** (voir fiche [IPVD 03185.01Y](#)), était conçu comme les viaducs : piles en maçonnerie et travées en bois (ci-contre, aquarelle de 1845 de L. GROSSET).

Le 2 mai 1855, le *Cher* atteint la cote de 3,46 mètres. La crue emporte plusieurs ponts, dont peut-être, celui du chemin de fer minier. La même année, les boiseries sont en effet remplacées par des travées en tôle. Sur la CPA du début du XX^e siècle, le pont comporte beaucoup moins de piles (le plan incliné est à gauche).



Mémoires et Compte-Rendu des Travaux de la Société des Ingénieurs Civils (1868) indiquent que « ce pont a la largeur nécessaire à quatre voies, et comporte une quantité d'aiguilles et de croisements indispensables à la manœuvre, au triage et à la formation des trains ». Les vues aériennes ci-dessous permettent de confirmer l'hypothèse des deux voies, mais non des quatre. Il s'agissait peut-être de deux voies avec deux écartements.



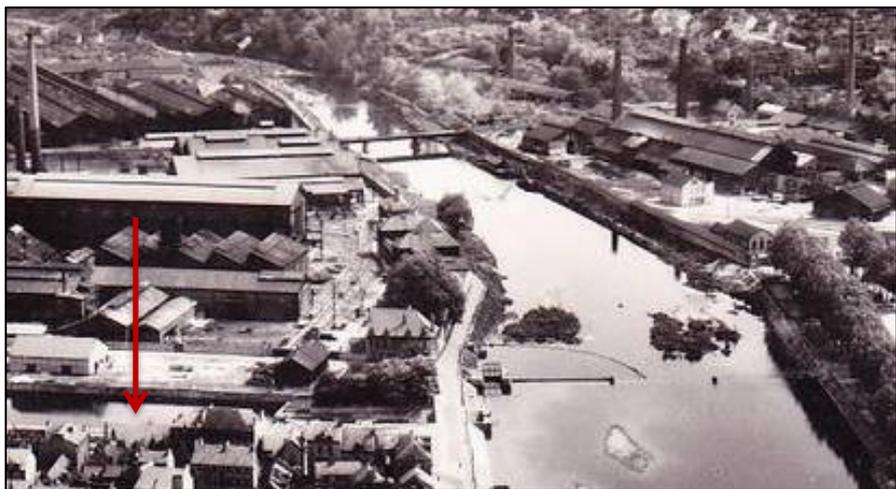
En 1951, la largeur est suffisante pour deux voies. C'est également le cas du pont routier (cercle jaune).



En 1965, la largeur du pont a été diminuée de moitié pour laisser place à des canalisations.

Le pont est visible au second plan de la photo ci-contre. Les hauts fourneaux et le plan incliné sont à droite, les fonderies Saint-Jacques sont à gauche. Les derniers vestiges disparaîtront au début des années 1970.

Au premier plan, le petit barrage sur le Cher permettait d'alimenter en eau, le canal de Berry (flèche). Il est toujours visible en aval du Pont Saint-Jacques.



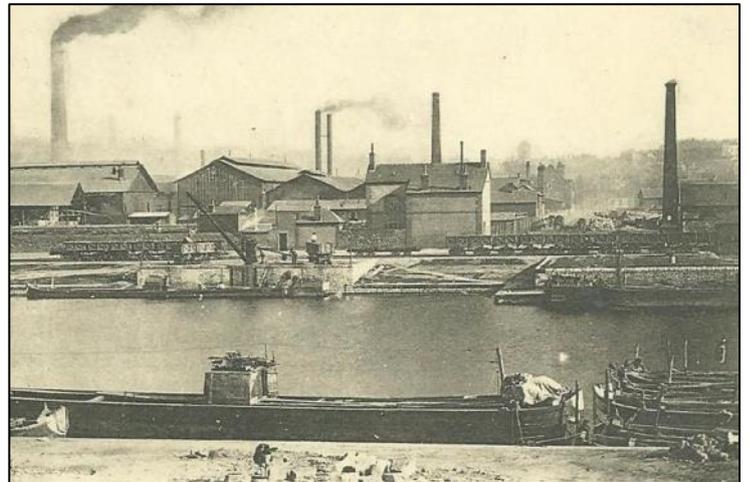
Les vestiges d'une des piles sont toujours visibles au milieu du lit du Cher (à droite en 1975, à gauche vers 2010).





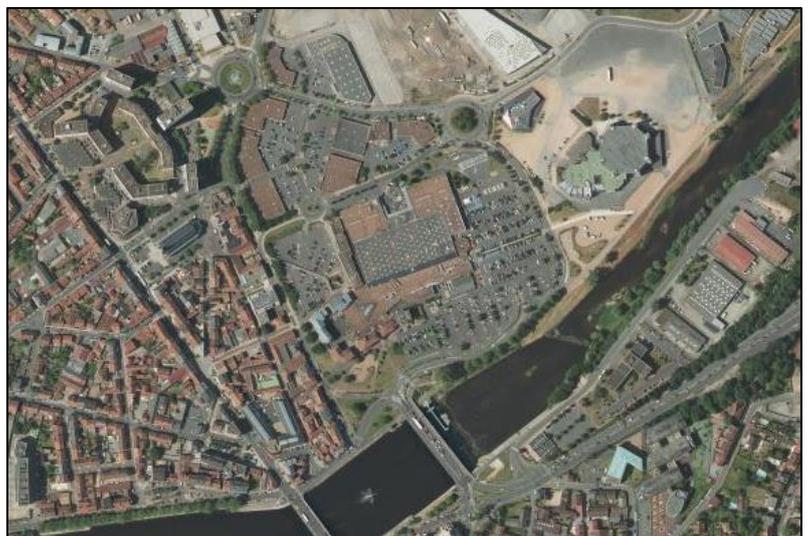
Après avoir traversé les **FONDERIES SAINT-JACQUES** (voir fiche [IRSP n°03185.0](#)), la voie arrivait au **PORT DU CANAL DE BERRY**.

Il est quasiment impossible de suivre l'évolution du plan des voies métriques, au fur et à mesure des implantations industrielles. Vers 1860, elles se mêlent aux voies normales de la ligne de Montluçon à Moulins qui, selon le cahier des charges, avait pour point de départ, le canal de Berry, puis contournait la ville.



Sur la CPA ci-dessus, les wagons caractéristiques de la ligne minière, longent le port du canal. Initialement conçu pour alimenter les forges du Berry en charbon, le Canal de Berry, devint le trait d'union entre le charbon de la région Commentry et les minerais du Berry.

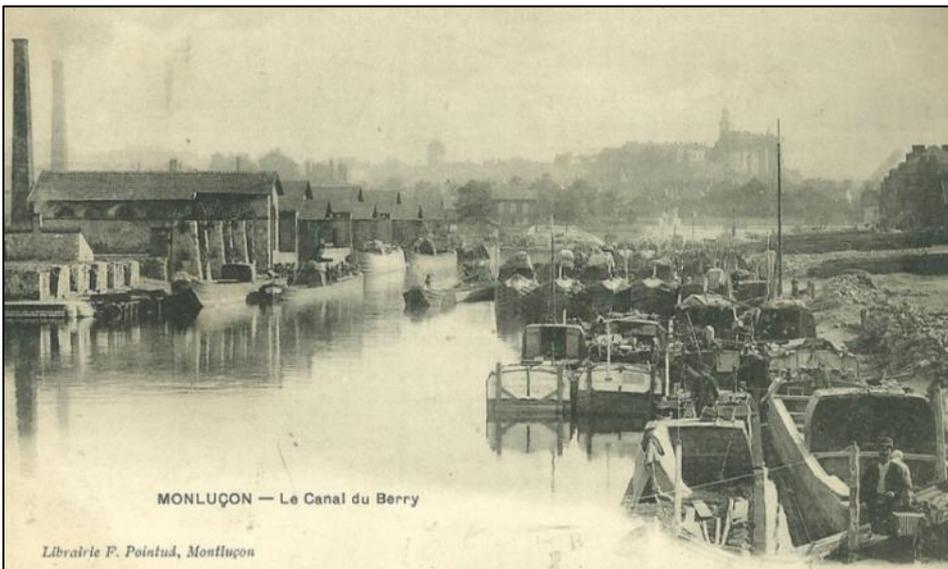
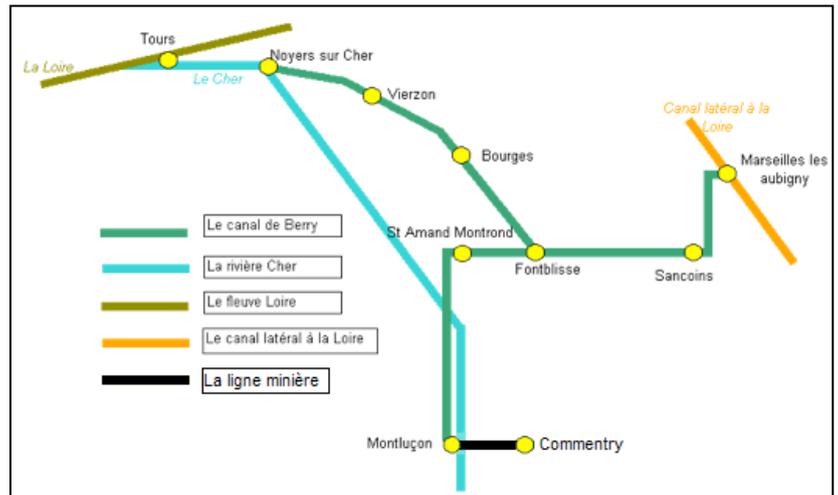
Le port (ci-dessus en 1951) a été comblé au début des années 1960. A la fin des années 1980, les usines sont rasées pour laisser place à une zone commerciale et au parc des expositions.



Le canal de Berry

Il porte le nom de Canal de Berry (et non « du Berry ») en référence au Duc de Berry. Il était composé de 3 branches :

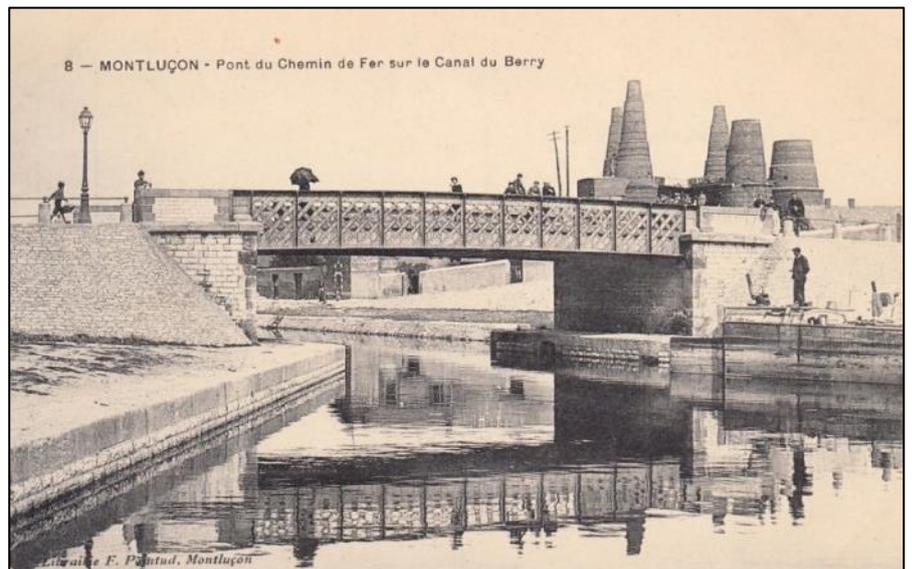
- **Fontblisse** – Noyers-sur-Cher, ouverte en 1831. *Le Cher* était ensuite canalisé jusqu'à Tours où il rejoint *La Loire*.
- **Montluçon** – Fontblisse, ouverte en 1834.
- **Fontblisse** – Marseilles-lès-Aubigny, ouverte en 1837. Le canal faisait jonction avec celui *Latéral à la Loire*, ouvert en 1838.



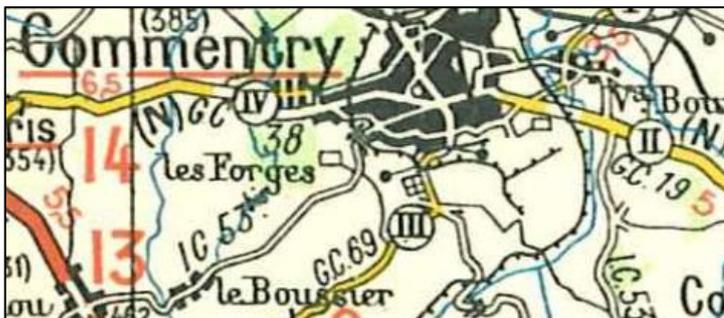
Le canal avait la particularité d'être au gabarit anglais ; ce qui a précipité sa perte, face au gabarit Freycinet. Le sas des écluses avait une largeur de 2,70 mètres sur une longueur de 34 mètres. Ce petit gabarit a entraîné la conception de bateaux spécialement adaptés aux dimensions maximales de 27,50 mètres x 2,60 mètres : Les *berrichonnes*. Ces mini péniches pouvaient transporter 60 tonnes dans le *Canal de Berry* et 100 tonnes sur les autres canaux.

Le canal et le chemin de fer minier seront complémentaires jusqu'au 9 décembre 1861, date d'ouverture de la ligne de Bourges à Montluçon par le PO. Plus sûr, plus régulier et moins cher, le chemin de fer finira par tuer le canal, déjà affaibli par son gabarit.

La section de Saint-Amand-Montrond à Marseille-lès-Aubigny sera la moins pénalisée, en raison d'une moindre concurrence du rail et d'une forte concentration d'usines dans le *Val d'Aubois* (voir fiche [IRSP n°18108.0](#)).



PROLONGEMENTS DE LA LIGNE A COMMENTRY



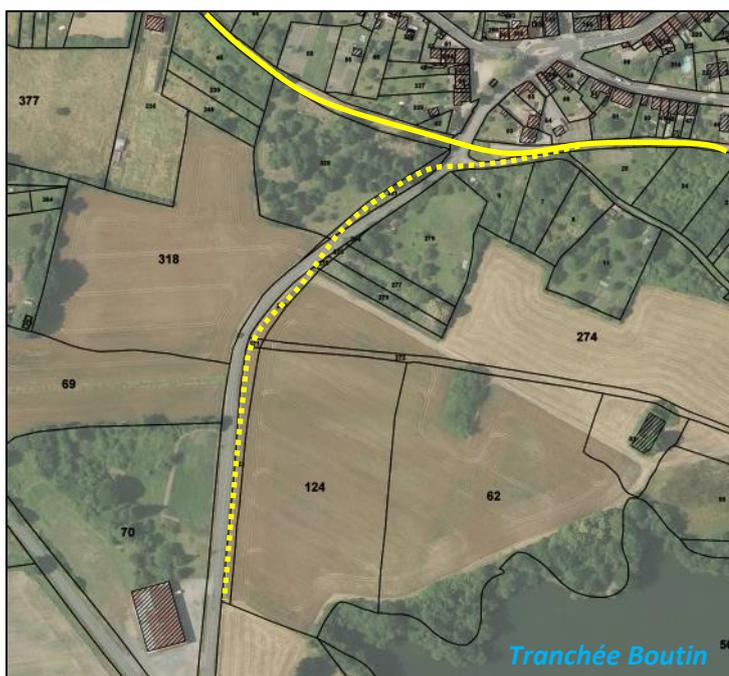
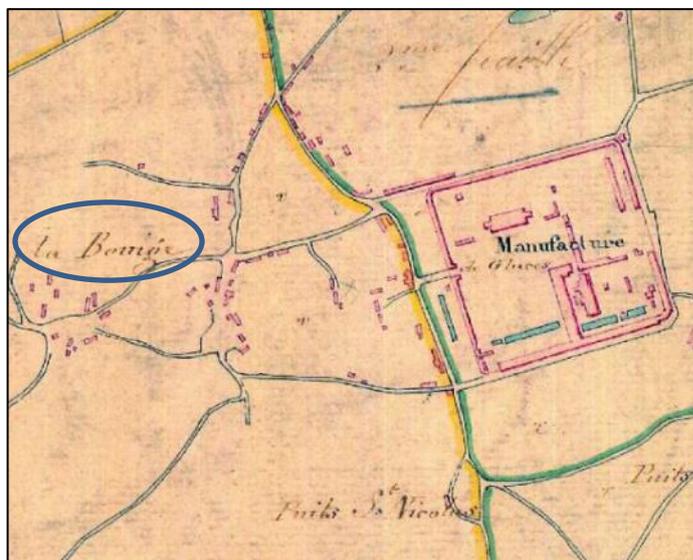
A Commentry, les ramifications ont évolué au fil du temps. En voici une liste non exhaustive, qu'il est possible d'extraire à partir des documents à disposition.

Sur la carte Michelin de 1933, certaines ramifications sont encore visibles. La ligne mère a presque totalement disparu.

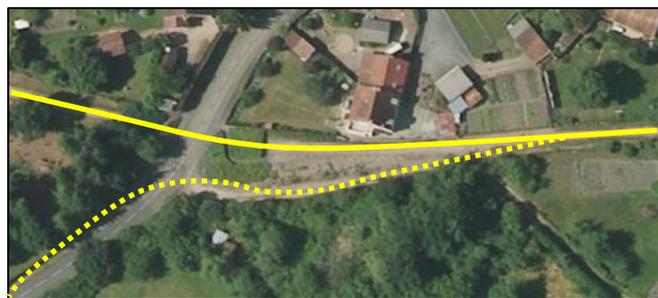
Les prolongements vers les tranchées, les puits et les fours à coke

Par décret du 14 mars 1855, le prolongement vers les **PUITS SAINT-LOUIS ET SAINT-CHARLES** est accordé. Il sera mis en service en 1857.

La localisation précise de ces puits est difficile de nos jours. Voici en 1844, les indications extraites de [Statistique géologique et minéralurgique du département de l'Allier](#) : La tranchée *Saint-Louis* est exploitée à ciel ouvert. Elle est séparée de la tranchée *Sainte-Adèle* par un « massif » en cours de déblayement. La tranchée *Sainte-Adèle* est située à côté de *La Bouige*. Le cadastre napoléonien de 1830 situe ce lieu-dit, à l'ouest de la manufacture de glaces.

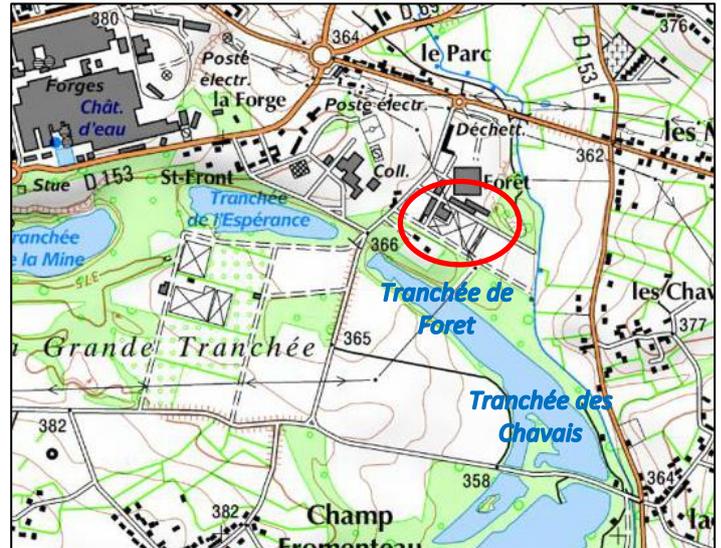
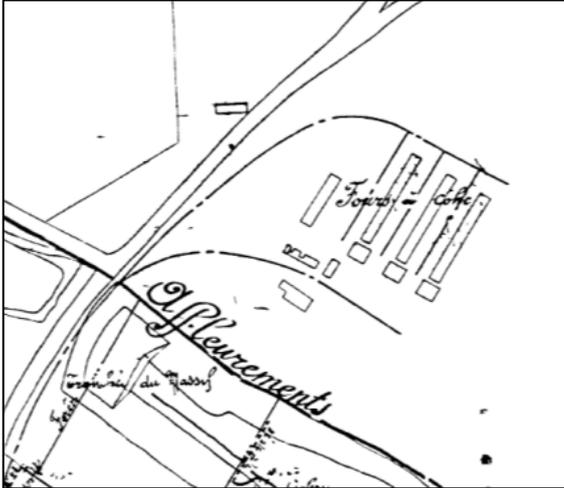


Cela ne reste qu'une hypothèse, mais il est possible que ce prolongement corresponde aux parcelles situées le long de l'actuelle *rue de Planevert*.



La *Tranchée Boutin* pourrait être le résultat de la fusion des tranchées *Saint-Louis* et *Sainte-Adèle*.

A la même date, un second prolongement, mis en service en 1857, est accordé en direction du **PUITS FORETZ**. Ce dernier devait être situé au sud de *Forêt*, au niveau de la tranchée du même nom. Le terminus primitif de ce prolongement est inconnu.



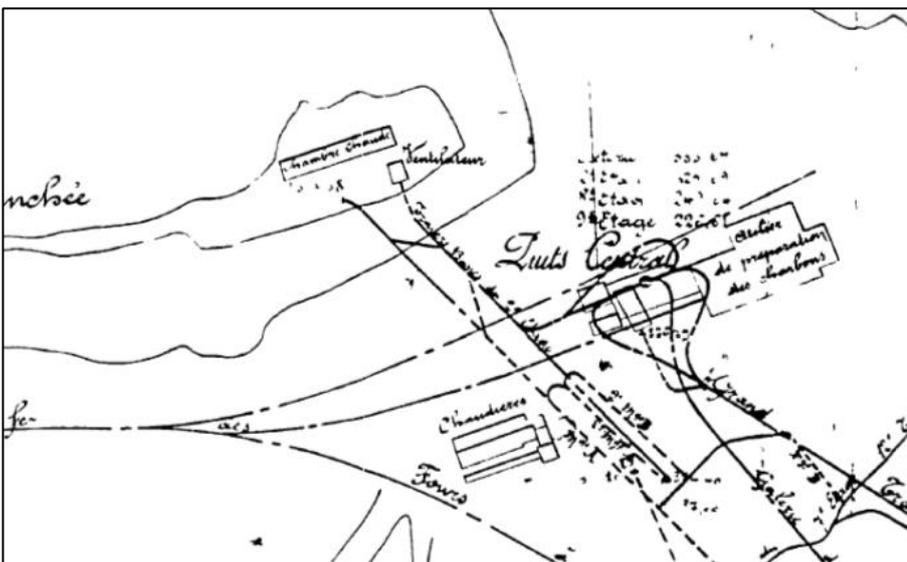
Un plan d'ensemble des travaux de 1905 (extrait ci-contre) fait mention de deux branches desservant les **FOURS A COKE** de *Forêt* (cercle rouge sur la carte IGN). Le prolongement précédent cité y est nommé « *chemin de fer des fours à coke* ».

La superposition de la carte Michelin de 1933 et de la vue aérienne de 1946 permet de confirmer que ce prolongement est resté en service jusqu'au début de la seconde guerre mondiale.

Les fours à coke présentés sur la CPA ci-contre, correspondent à ceux de *Forêt*. Des voies sont visibles à gauche, au pied du château d'eau.

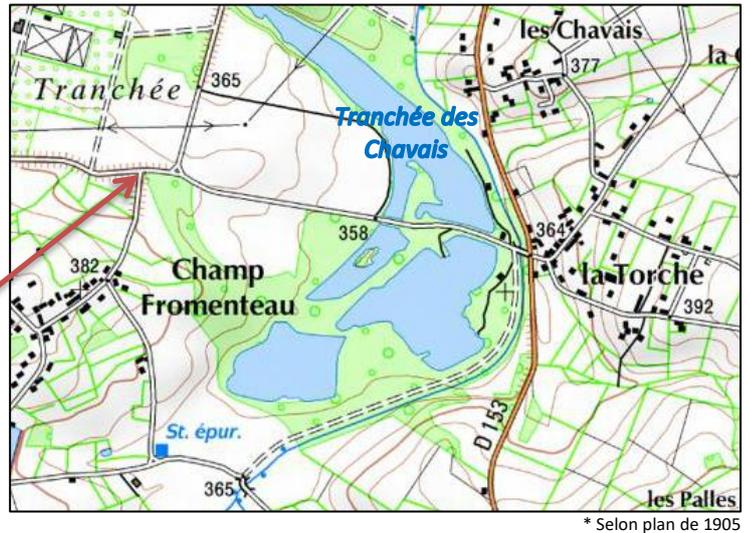


Il y avait d'autres fours jouxtant les forges.



Le plan de 1905 indique que deux voies desservaient le **PUITS CENTRAL** (voir fiche [IRSP n°03082.2](#)).

Un autre prolongement est mentionné sur les cartes d'EM de 1866 et Michelin de 1933. Il part en direction de *Champ Fromenteau*. Étonnamment, cette portion de ligne n'est pas mentionnée sur le plan de 1905.



A l'intersection des chemins ruraux n°4 et n°7, il est possible d'apercevoir la plateforme partant en direction l'ancienne **TRANCHEE DE LONGEROUX**.

A noter que sur le plan de 1905, la Tranchée de l'Espérance, indiquée par l'IGN sur la carte de la carte précédente, est nommée Tranchée de Saint-Edmond ; la Tranchée de l'Espérance étant indiquée comme située entre celle des Chavais et de Longeroux (indications portées par le rédacteur, sur la carte IGN ci-dessus).

Le prolongement vers les forges

En 1843, les **FORGES** modernes (voir fiche [IRSP n°03082.3](#)) sont créées sur l'emplacement de l'ancienne manufacture de glaces. Un premier embranchement pénétrant l'usine au sud-est, est posé à partir de la ligne minière (flèches orange). Il forme un cercle (flèches noires).

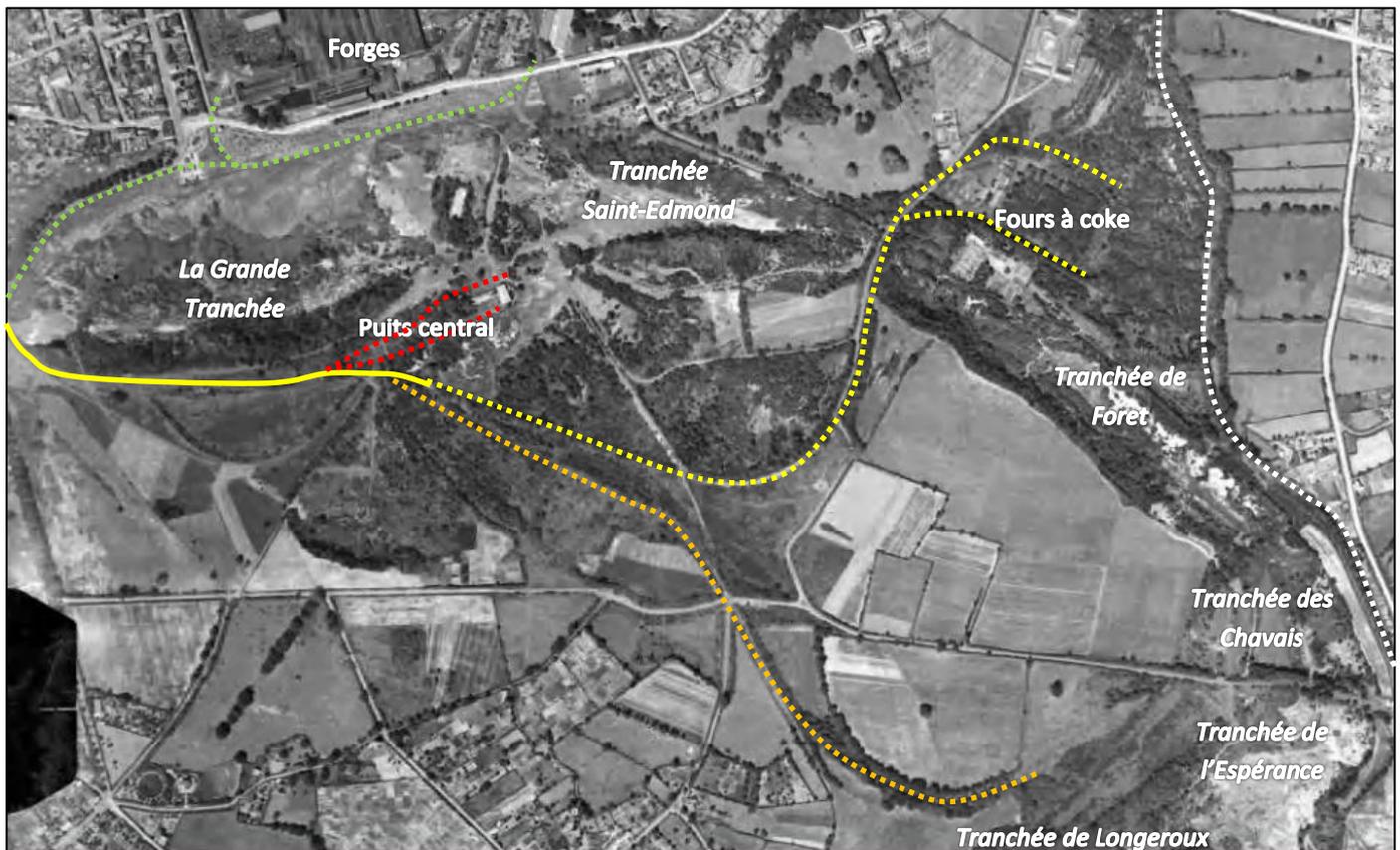


Plus tardivement, un second EP pénétrera dans l'usine par le sud-ouest. Celui-ci est mentionné sur la carte Michelin de 1933 et sur la vue aérienne de 1947.

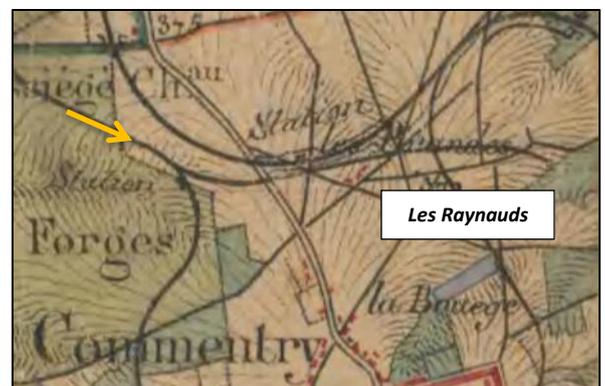
Ces embranchements semblent avoir été utilisés jusqu'aux années 1950.

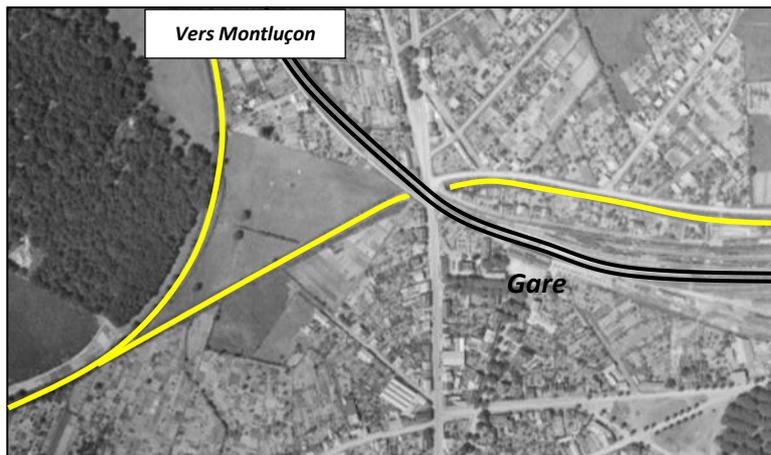
La vue aérienne de 1946 permet de synthétiser les ramifications recensées au sud de Commentry. A droite de la VA, le tracé en pointillés blancs matérialise la voie métrique des Chemins de fer Economiques (SE). Malgré leur proximité géographique, il n'existait a priori, aucune jonction entre les deux réseaux.

- Tracé en trait plein jaune : chemin de fer à ficelle ;
- Tracés en pointillés jaunes : chemin de fer des fours à coke (ex-prolongement du puits *Foretz*) ;
- Tracé en pointillés orange : prolongement vers la *Tranchée de Longeroux* ;
- Tracés en pointillés rouges : embranchements particuliers du *Puits Central* (voir fiche [IRSP n°03082.2](#)) ;
- Tracé en pointillé vert : embranchement desservant les forges (voir fiche [IRSP n°03082.3](#)).



Au nord de Commentry, la carte d'EM de 1866 indique un embranchement rejoignant le **PUITS DES RAYNAUDS**, en passant devant la gare du PO. C'est le seul document mentionnant cette voie. La fiabilité de ce type de carte permet de valider son existence avec une quasi-certitude. Il est possible que la voie fût déposée, suite à l'ouverture du prolongement vers la gare.





Le prolongement vers la gare du PO

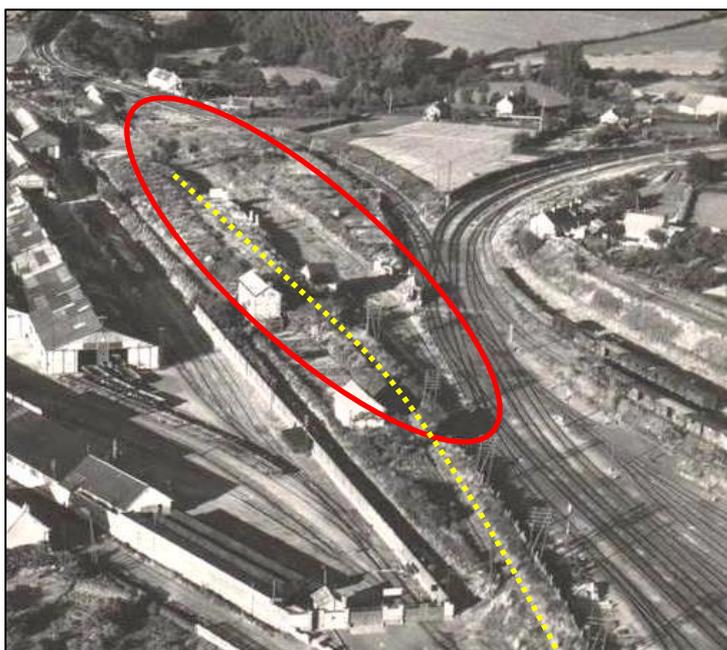
Le prolongement desservant la **GARE DE COMMENTRY** a été concédé le 18 mars 1865. Il avait une longueur de 1,2 km et passait sous les voies de la ligne Montluçon – Moulins, ainsi que sous l'actuelle *rue Jean Jaurès*, à l'aide d'un faux-tunnel. En gare, elle longeait une voie normale avec une différence de niveau permettant le déversement des wagons de houille, dans les wagons de la C^{ie} d'Orléans.



En 1955, le faux tunnel passe sous le passage à niveau (voir fiche n°[03082.1](#)).



En 1962, le PN est supprimé au profit d'un passage souterrain.



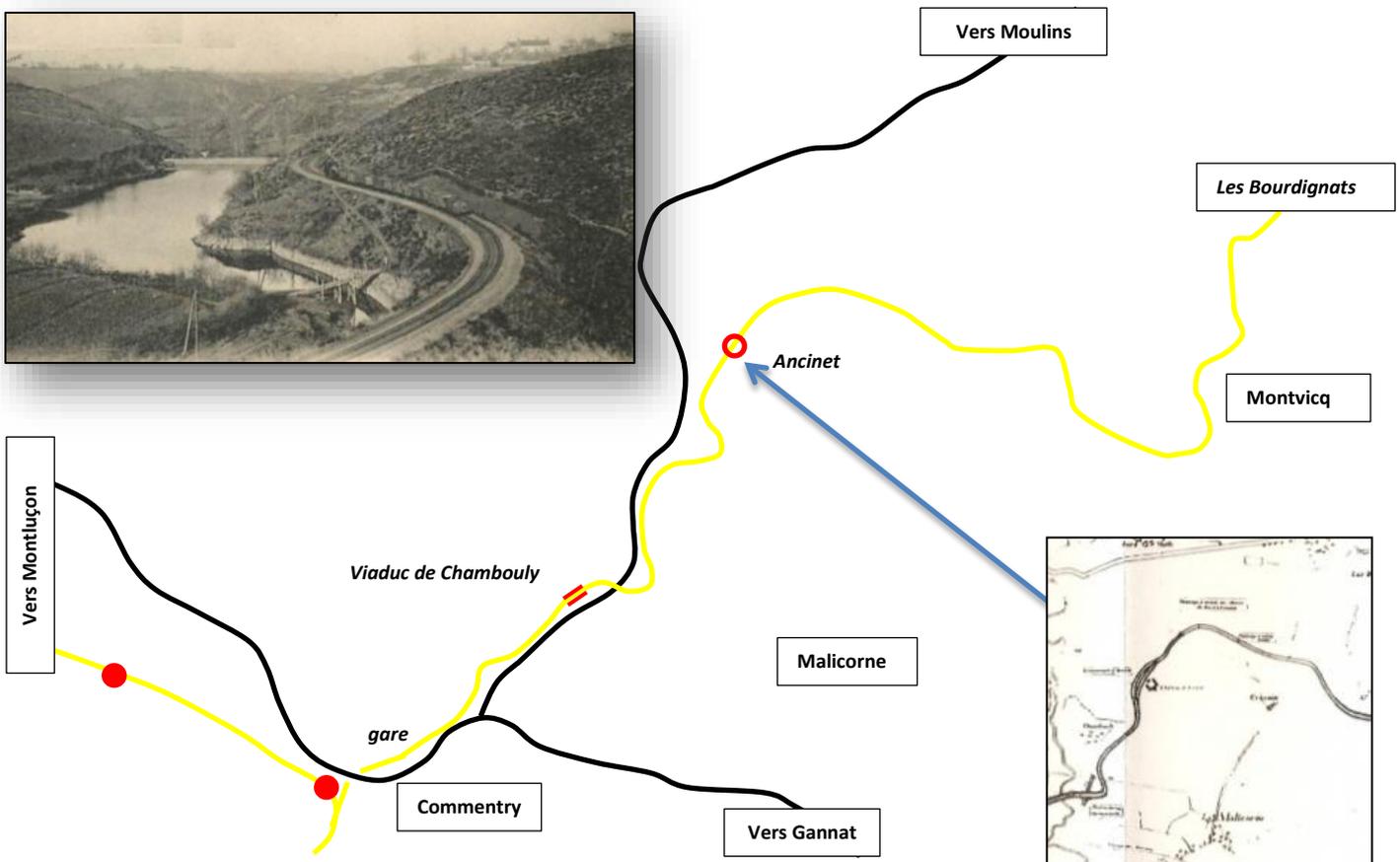
Le **QUAI DE TRANSBORDEMENT** se situait dans la zone ci-contre, à environ 1,2 km de la bifurcation. Il est nettement visible sur la vue aérienne de 1947.



A gauche, les voies de la C^{ie} du PO partent en direction de Moulins. A droite, elles partent en direction de Gannat.

DE COMMENTRY A MONTVICQ

Ce prolongement du chemin de fer minier est déclaré d'utilité publique le 4 décembre 1876. Il sera ouvert en 1878. Il partait du quai de transbordement de la gare pour rejoindre les mines de la concession de Montvicq.



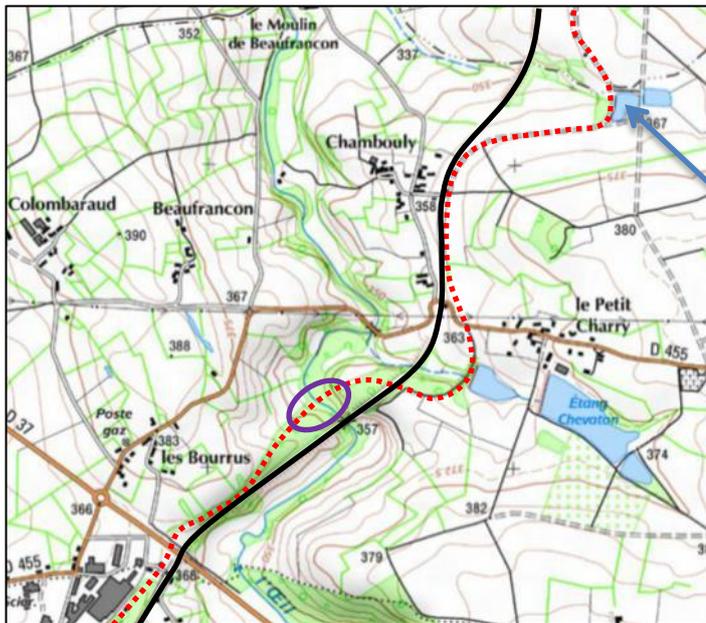
Il existait a priori, une station de croisement à Ancinet.

Les vestiges et points remarquables

Le **VIADUC DE CHAMBOULY** (voir fiche IPVD [03159.02G](#)) était le premier ouvrage d'art en partant de Commentry. Il enjambait l'*Œil* (voir ovale mauve sur carte IGN page suivante). Long d'une centaine de mètres, il était composé de deux piles en maçonnerie d'environ 20 mètres de haut, sur lesquelles reposait un tablier métallique. Les deux piles, toujours debout, sont parfaitement visibles sur la vue aérienne de 1947.

Ensuite, la voie passait au-dessus de celles du PO, à l'aide d'un pont disparu (voir fiche IPVD [03159.02H](#)), puis passait sur la digue d'un petit étang.





Au départ du hameau de *Chambouly*, l'ancien tracé de la voie peut être aisément parcouru sur presque 2 kilomètres. A nouveau, la voie passait sur la digue d'un étang.



La voie empruntait plusieurs **PONTS** dans la vallée du *Ruisseau du Voirat* :

Le premier, disparu vers 1955, franchissait la D156 ① (voir fiche IPVD [03189.02N](#)). Il était suivi d'un second, dont il ne reste que les culées, au-dessus d'un chemin agricole ② (voir fiche IPVD [03189.02P](#)). Un troisième, rénové, existe toujours au-dessus du *ruisseau du Voirat* ③ (ci-dessous à gauche).



Un ponceau ④ est sans doute présent au niveau de la prise d'eau. Au Vernet, la voie empruntait un pont ⑤ au-dessus d'un sentier (ci-dessous).



Enfin *rue de l'Ancienne Mine*, il existe encore les culées d'un pont ⑥ (voir fiche IPVD [03189.02U](#)).



Les rares cartes postales anciennes de la ligne minière présentent les convois circulant aux abords de la **RETENUE DE LA PRISE D'EAU** de la mine.



La photo ci-contre est prise depuis la plateforme de la voie, au niveau de l'ancienne retenue. Cette dernière a quasiment disparue ; la digue ayant visiblement été arasée.

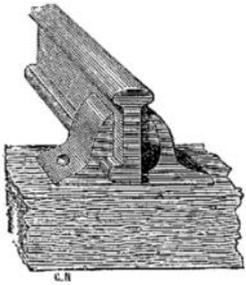


L'ancienne plateforme peut aisément être parcourue depuis la D156, jusqu'au niveau de l'ancienne prise d'eau.

Les ramifications à Montvicq

Les cartes et vestiges permettent de retracer deux branches se séparant au niveau du *puits Sainte-Amélie*. Ces deux branches desservait le *Puits Mony* (voir fiche [IRSP n°03104.0](#)). L'une d'elles continuait en direction du *Puits du Cheval*.

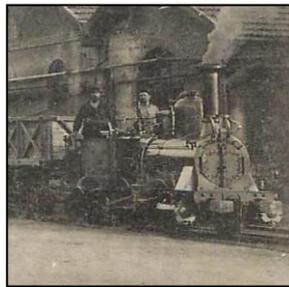
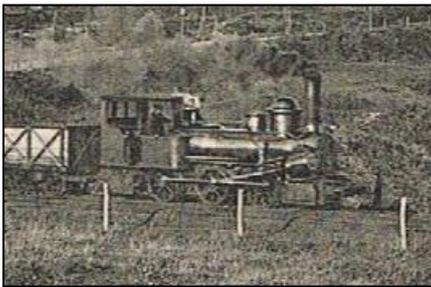
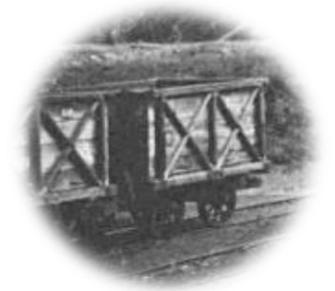
LES VOIES ET LE MATERIEL



Les **VOIES** étaient à l'écartement d'un mètre. Les rails, d'environ 18 kg/m, étaient à simple champignon et maintenus sur les traverses, à l'aide de coussinets en fonte. Les traverses étaient espacées de 80 à 90 cm. Leur nombre sera augmenté pour supporter le poids des locomotives.

Les **WAGONS** « *Marie* » pesaient 850 kg à vide et pouvaient contenir 5 m³. En 1850, il y en avait plus de 400.

Un **CHEVAL** pouvait tirer 3 wagons de houille ou 6 de coke. En comparaison, la onzième **LOCOMOTIVE (6^{ème} version)**, construite à Commentry par la **S^{té} Boigues-Rambourg & C^{ie}**, pouvaient remorquer 40 wagons chargés de 1 750 kg de coke. Disposant de 3 essieux (type 030), elle fut présentée à l'exposition universelle de 1867. Elle faisait le trajet entre les mines et le sommet du plan incliné de *Marignon*.



Deux exemples de locomotives en service au début du XX^e siècle. A gauche, aux abords des mines. A droite, aux usines de Montluçon.

Avant la mise en service des locomotives 030 de 15 tonnes, des types 020 de 5 tonnes étaient utilisées.