

INTITULE

Présentation du bassin houiller de Doyet



PG

LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

03027 – Bézenet
03104 – Doyet
03189 – Montvicq

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
03104.02N	705 000	Doyet-la-Presle – Commentry	1859	2005
03104.03M	/	Gare Doyet-la-Presle – La Mine		
03315.01N	705 000	Villefranche-d'Allier – Doyet-la-Presle	1859	2005
03104.01N	706 000	Doyet-la-Presle – Bézenet-Orléans	1859	1964
03027.01D	/	Bézenet CFD – Montmarault	1889	1939
03027.02M	/	Bézenet CFD – Bézenet Mine		
03027.03M	/	Bézenet Mine – L'Ouche Mine		
03082.03D	/	Commentry – Bézenet CFD	1891	1939
03082.07M	/	Commentry – Montvicq (Les Bourdignats)	1878	1925

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

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

[Google livre](#)[Bassin houiller de Bézenet-Doyet-Montvicq](#)

Plans de Prévention des Risques Naturels et Technologiques en cours

[Préfecture Allier](#)

Bulletin des lois n°230 (pages 705 à 725)

[Google livres](#)

Article de journal

[La Montagne](#)[Visite ancien chemin de fer de Montmarault à Commentry](#)

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

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

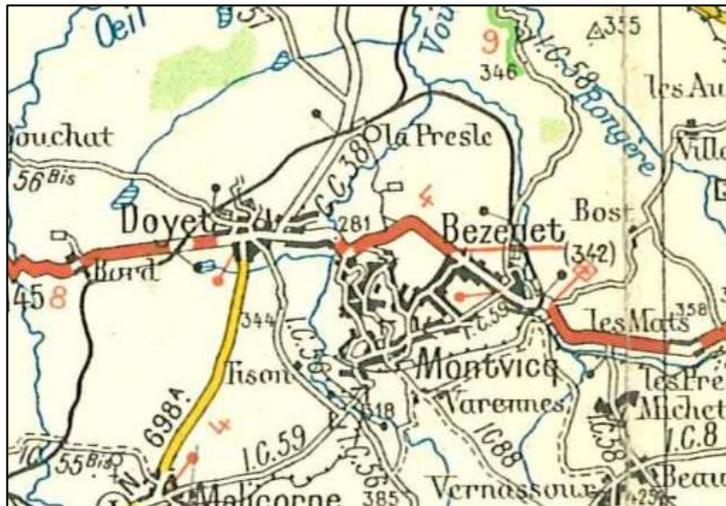
Située à quelques kilomètres au nord-est de Commentry et une vingtaine à l'est de Montluçon, l'exploitation du bassin houiller de Doyet débute officiellement en 1827, par la concession éponyme. Suivront les concessions ou permis d'exploitation de Montvicq, de Bézenet, d'Ouche-Bézenet et de La Souche, totalisant une surface de près de 10 km². Les derniers travaux cessent en 1954.



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

La ligne du PO

La construction du chemin de fer de Montluçon à Moulins, avec embranchement sur Bézenet, est approuvée le 16 octobre 1854. La gare de Doyet est construite à *La Presle* (ci-contre, vue en direction de Moulins), à plus de 2 km du bourg et après que la voie soit passée à une centaine de mètres de ce dernier. C'est à environ 700 mètres à la sortie de la gare, que prend naissance l'antenne de Bézenet. La ligne principale et l'embranchement ouvrent le 7 novembre 1859. Ce dernier ferme le 1^{er} juillet 1964. La section de Commentry à Villefranche-d'Allier ferme en 2005.



LE CHEMIN DE FER

Jusqu'à l'arrivée du chemin de fer, la houille était transportée jusqu'à Montluçon, par la route royale de Limoges à Moulins, à l'aide de voitures à cheval.

Jusqu'à trois réseaux ont ensuite desservis le bassin : la ligne du Paris-Orléans, la ligne minière et celle de la Société des chemins de fer Economique.

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)



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Ci-contre, la gare de Bézenet PO. La voie au premier plan rejoint la mine. La maison garde-barrière est toujours visible (cliquer sur les vues pour accéder à Street View).

Ci-dessous, la gare Bézenet SE, construite à l'écart du bourg.

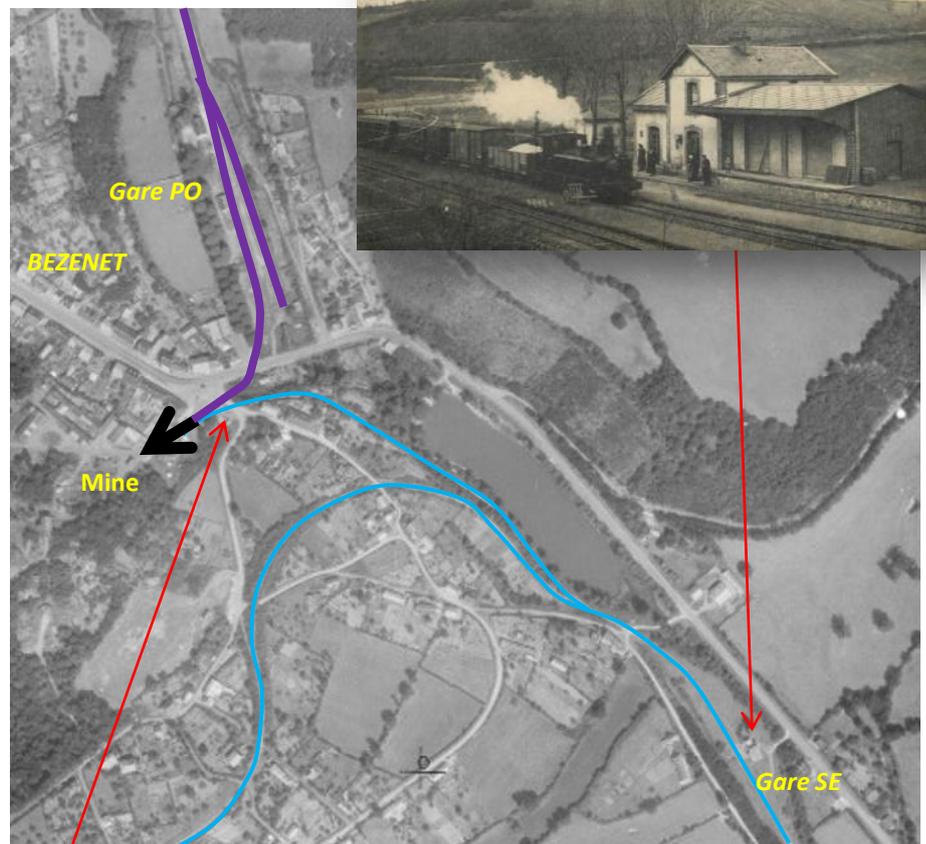


La ligne SE

Bézenet est relié à la ligne SE, en provenance de Varennes-sur-Allier, le 14 juillet 1889. Le 2 mai 1891, la ligne sera ouverte jusqu'à Commeny et Marcillat. Elle ferme le 1^{er} juin 1939.

Les deux gares étaient distantes d'environ 800 mètres. Il n'y avait pas de transbordement possible entre les deux réseaux, sauf éventuellement à l'intérieur de la mine.

Jusqu'en 1880, Bézenet (ou Bézenais) était un hameau de Montvicq.



La voie normale du PO et la voie métrique SE passent au premier plan.

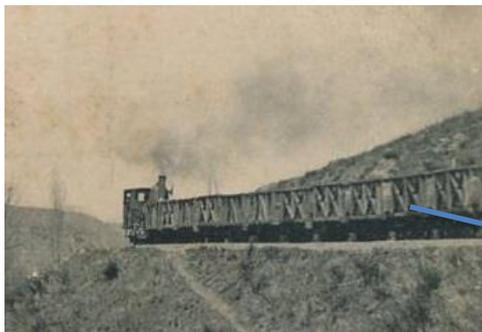
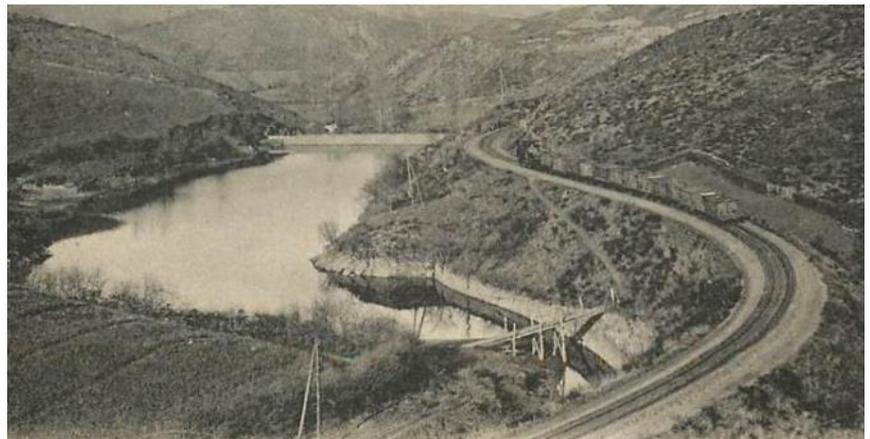
Ci-contre, la gare SE de Monvicq très joliment restaurée par la commune en 1999 et entouré d'un jardin public (cliquer sur les vues pour accéder à Street View).



Il est possible de parcourir la quasi-totalité du tracé de la ligne métrique, traversant les communes de Bézenet et Montvicq.

La ligne minière

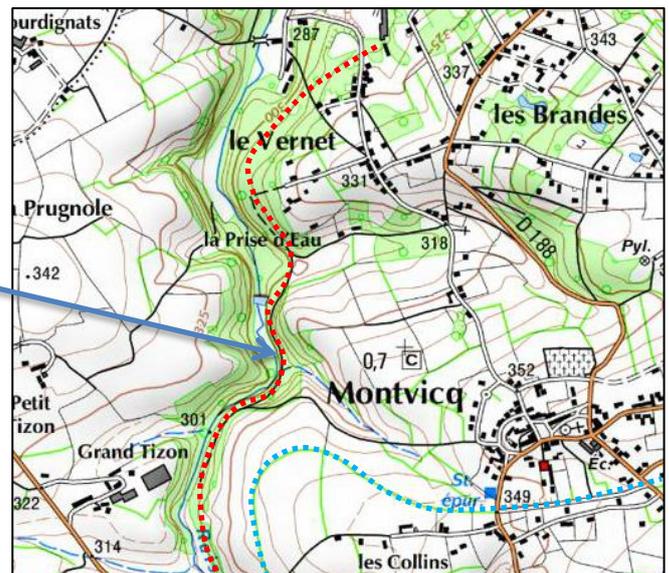
Cette ligne en provenance de Commentry, correspond au prolongement du [chemin de fer dit « à ficelle »](#) des mines de houille de Commentry au canal de Berry (1835-1955), près de Montluçon. L'autorisation d'établir ce chemin de fer est accordée le 16 février 1844. La portion Commentry – Montluçon est mise en service en 1846. La portion Commentry – Montvicq sera ouverte plus tardivement, en 1878. Le trafic cesse en 1925.



Ci-contre et ci-dessus, un convoi circule au niveau de La Prise d'Eau.

Sur la carte IGN ci-contre, le tracé de la ligne minière est en pointillés rouges. La ligne SE est tracée en pointillés bleus.

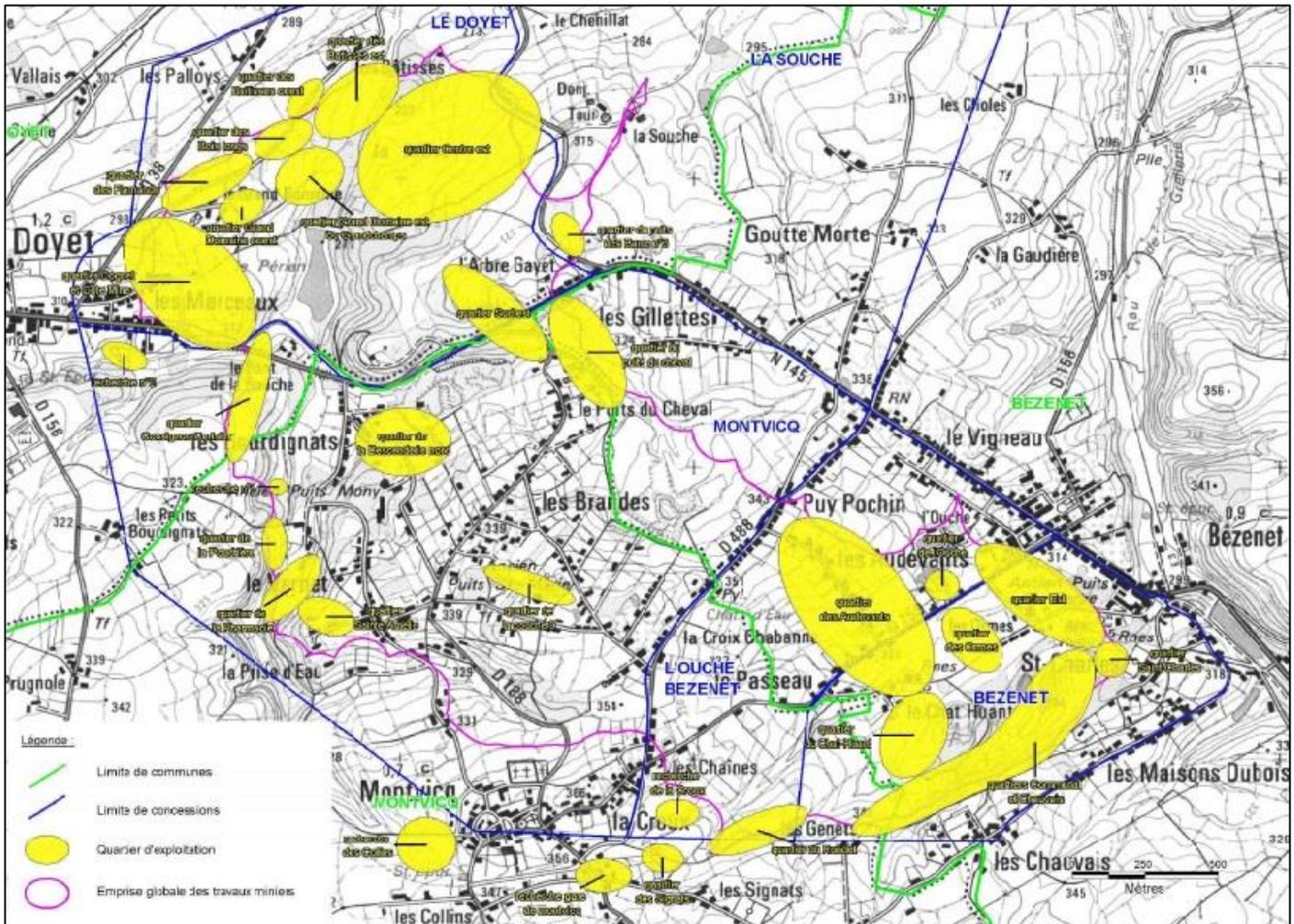
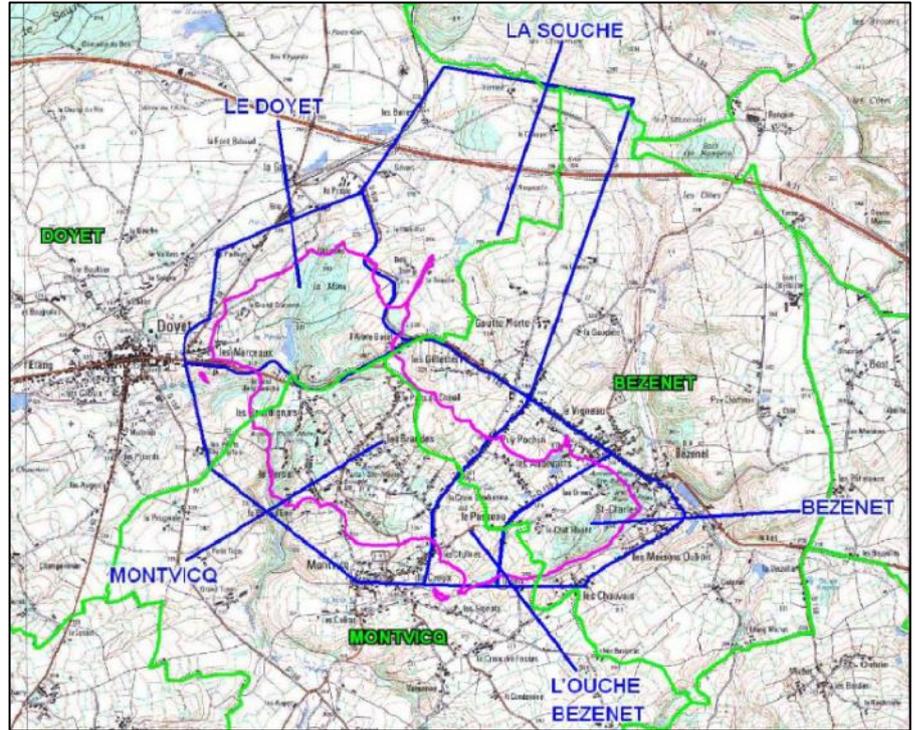
Cette ligne industrielle fait l'objet d'une fiche spécifique, rattachée au bassin houiller de Commentry.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

LES CONCESSIONS

Ces deux cartes sont extraites du site de la [préfecture de l'Allier](#). Celle de droite présente le découpage des cinq concessions réparties sur les trois communes. Celle ci-dessous présente les quartiers d'exploitation.

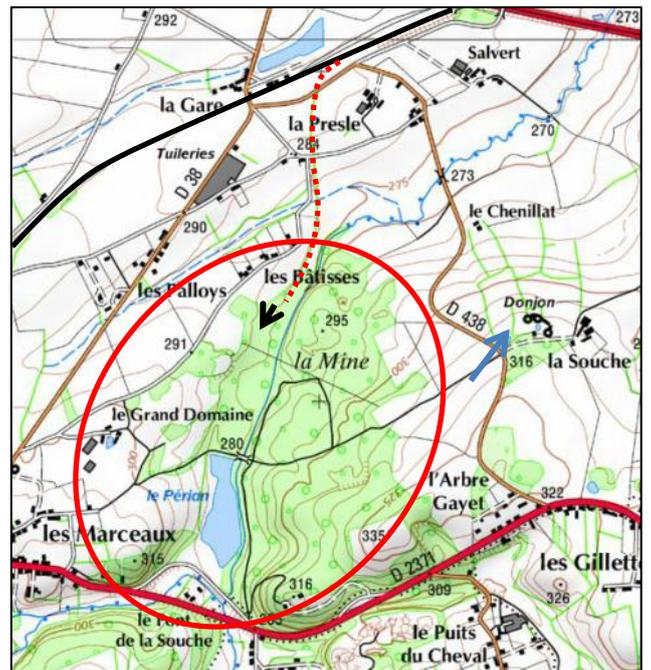




La concession de Doyet

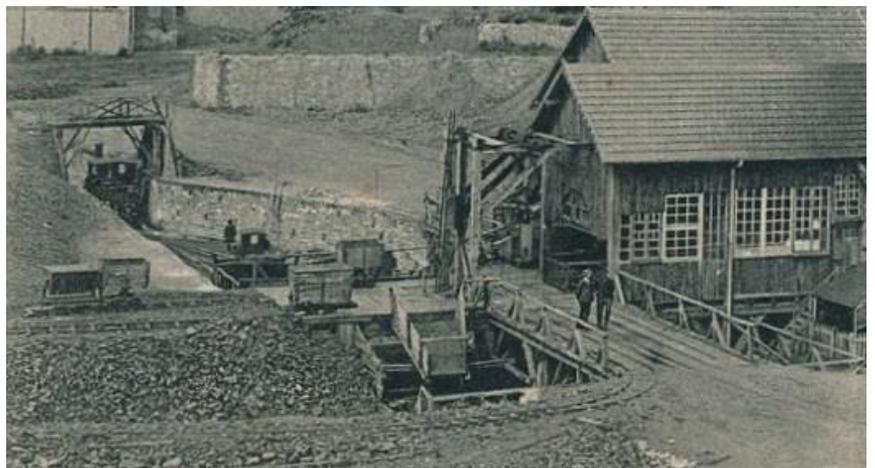
La concession de Doyet est accordée par ordonnance royale du 19 décembre 1827. C'est elle qui a donné son nom au bassin. Elle avait une surface de 1,65 km². L'exploitation avait lieu à ciel ouvert ou par puits de faible profondeur. Les travaux cessent définitivement en 1954.

Les quelques cartes postales du début du XX^e siècle présentent le puits *Puits Neuf* et, plus rarement, le *Puits Saint-Edouard* situé à proximité (ci-dessus, le *Puits Neuf* à gauche, le *Puits S^t-Edouard* à droite). Sur celle de l'estacade du *Puits Neuf*, le donjon du château de *la Souche* est visible (flèches bleues). Cet indice permet de situer la mine, dans le quartier Centre-Est de la concession.

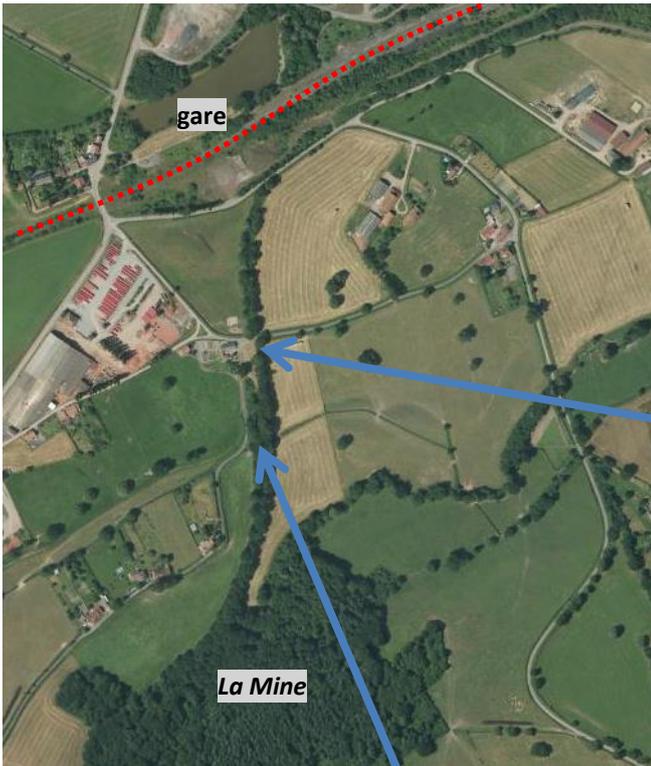


La trace d'un chemin de fer rejoignant la gare de Doyet-la-Presle est visible sur la carte IGN.

Il est possible que cette ligne soit le prolongement de la voie visible sur la photo ci-contre, sur laquelle circule une loco. Malheureusement, les données manquent pour confirmer ou infirmer cette hypothèse.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



A défaut de vestiges de l'ancien site minier, voici quelques vues de l'ancienne liaison ferroviaire entre la concession et la gare de Doyet-la-Presle (cliquer sur les vues pour accéder à Street View).

Ci-dessous, vue dégagée de la plateforme en 2011.

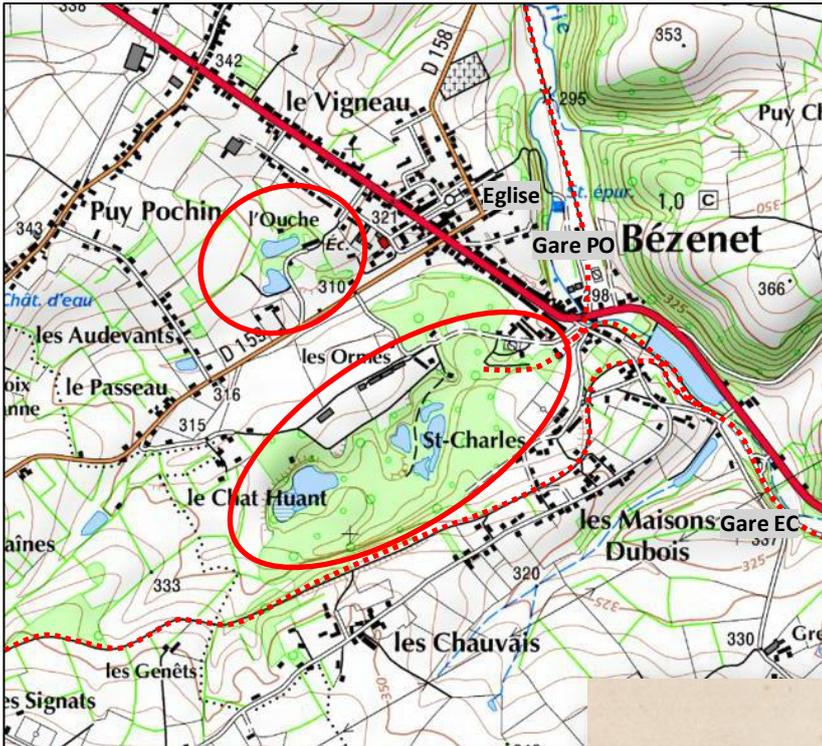


Ci-contre et ci-dessous, petit ponceau sur un ru. La plateforme recevait-elle une voie large, deux voies étroites, métrique(s), Decauville, ... ?

Les ramifications de ce réseau sont actuellement inconnues. Les quartiers exploités peuvent laisser supposer une branche en direction des *Marceaux* et une seconde vers le quartier Centre-Est, où était situé le *Puits Neuf* mentionné précédemment.

Ces informations restent à confirmer.



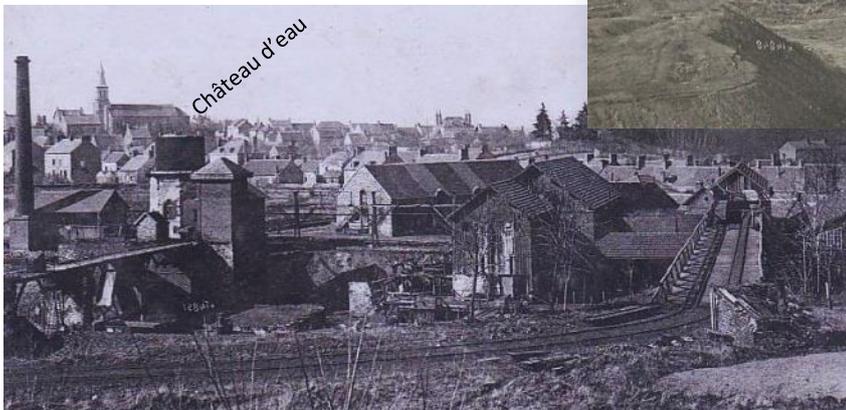


Les concessions de Bézenet et d'Ouche-Bézenet

La concession de Bézenet (1,16 km²) est accordée par ordonnance royale du 12 novembre 1828. Celle d'Ouche-Bézenet (0,9 km²), le 10 novembre 1855. Les mines ferment en 1912. Quelques travaux modestes reprirent entre 1915 et 1931 et entre 1940 et 1954.

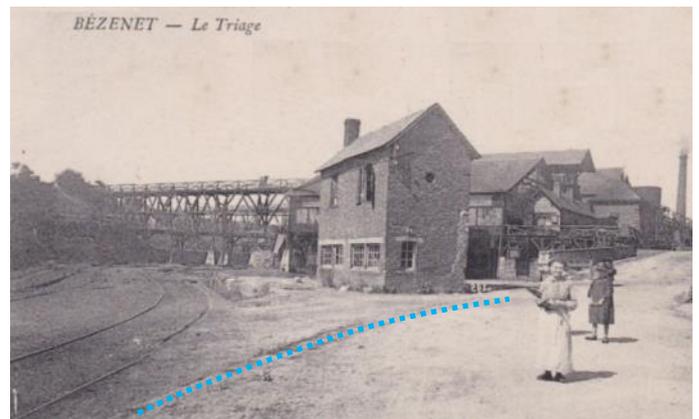
Dresser le plan du réseau interne s'annonce difficile. Néanmoins, quelques cartes postales pertinentes permettent de localiser quelques portions de lignes.

Ci-contre, la concession de Bézenet photographiée aux environs de *Saint-Charles*, en direction du nord-est.



Les voies en provenance des puits arrivent au criblage et au triage. Ci-dessous, la voie normale et la voie métrique, en provenance des gares PO et EC, passent sous les estacades.

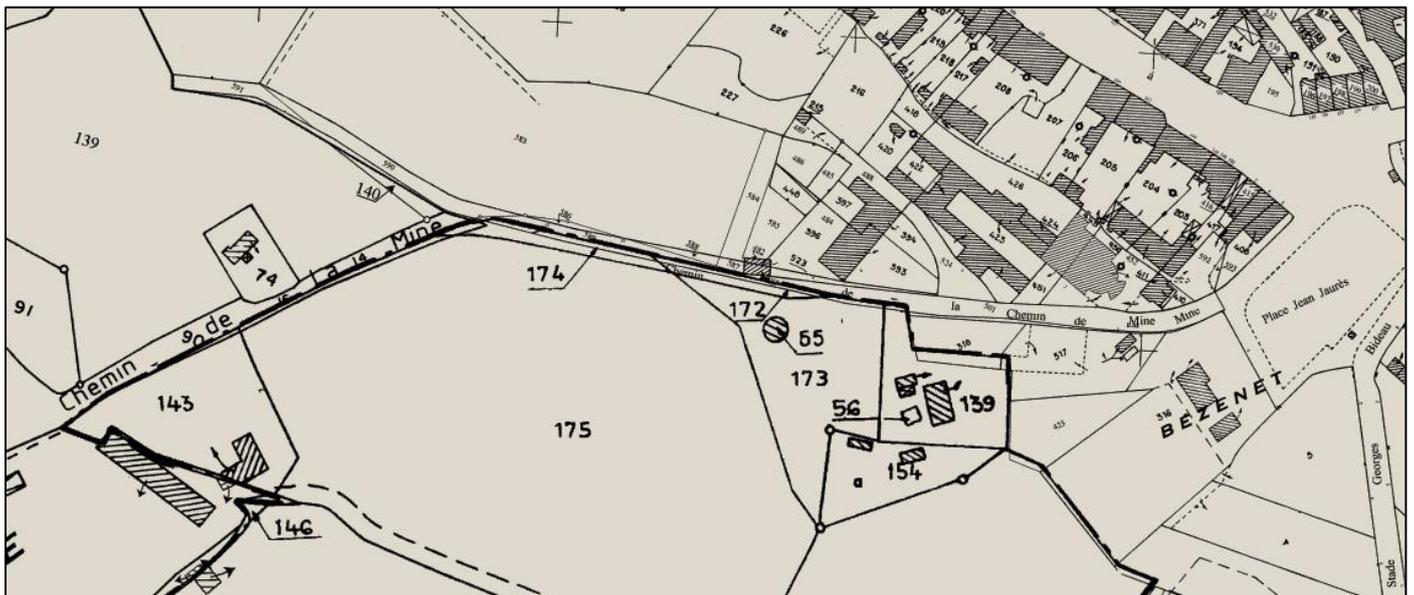
Une voie étroite (60 cm ?), part sur la droite (pointillés bleus), empruntant l'actuel *Chemin de la Mine*.





Autre photo prise en direction de l'ouest. La route visible correspond à l'actuel *Chemin de la Mine*, en accotement duquel est posée la voie ferrée étroite. Derrière les cheminées, le *Puits Sainte-Barbe* ; au fond, le *Puits des Ormes*.

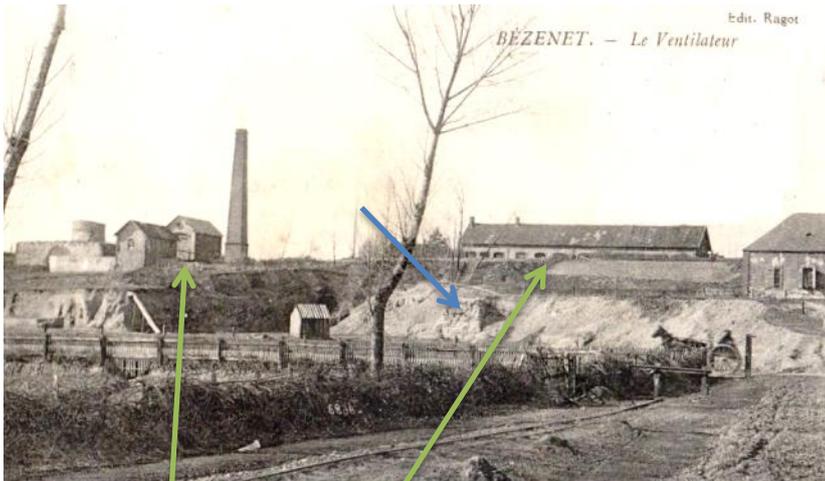
Ci-dessous, le plan cadastral. Le bâtiment rond n°55 correspond au château d'eau visible sur l'une des CPA de la page précédente ; rare vestige encore debout.



Ci-contre, photo du puits *Sainte-Barbe* prise en direction du sud-ouest.

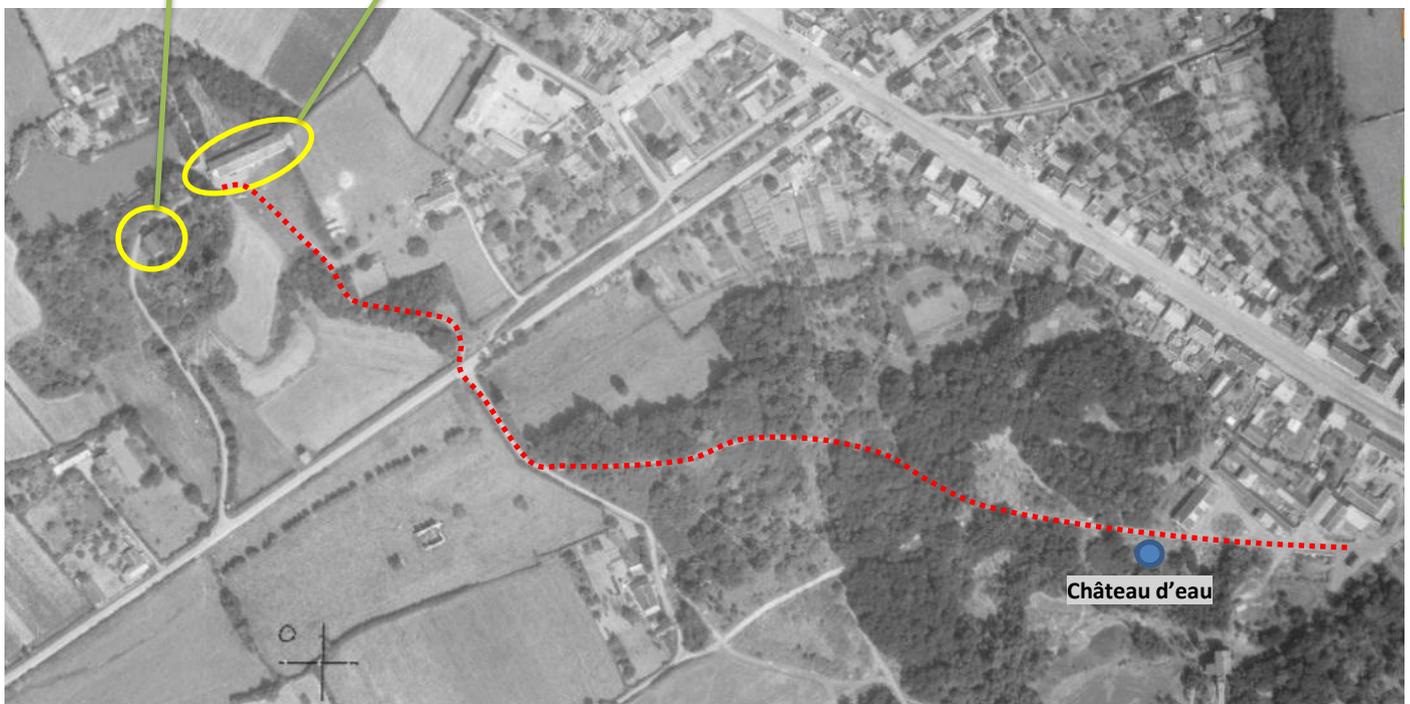


Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



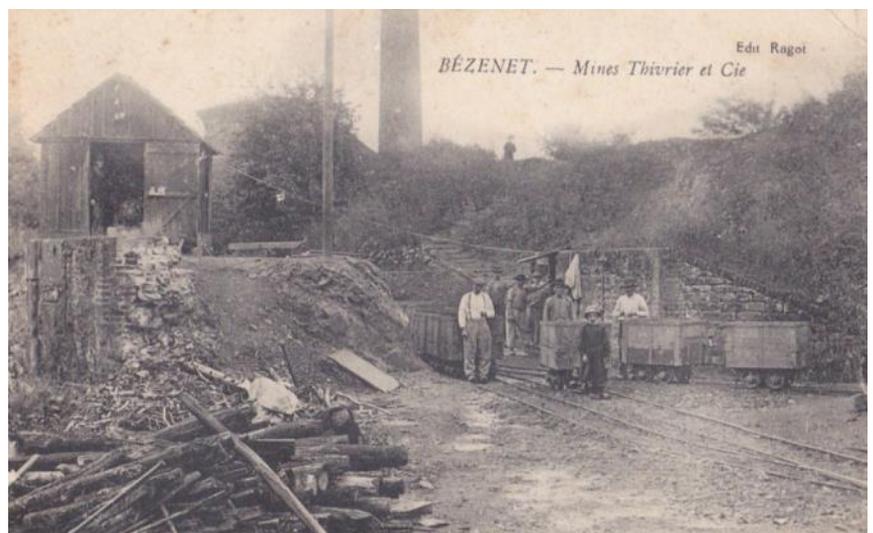
Le site ci-contre pourrait correspondre à la concession d'Ouche-Bézenet. Le long bâtiment pourrait être celui visible sur la vue aérienne de 1955 ci-dessous. Cela signifierait que la voie étroite, empruntant le *Chemin de Mine*, rejoignait la concession d'Ouche-Bézenet. Ci-dessus, le trajet supposé. La flèche bleue pointe un ouvrage maçonné semblant correspondre à celui visible sur Street View de 2010 (cliquer sur la photo pour accéder à Street View).

Ces informations restent à confirmer.



La mine **Thivrier & C^e** ci-contre n'a pas été localisée.

Les traces d'une liaison ferroviaire avec le **Puits Pochin** (aucune CPA trouvée) n'ont pas été détectées.





La concession de Montvicq

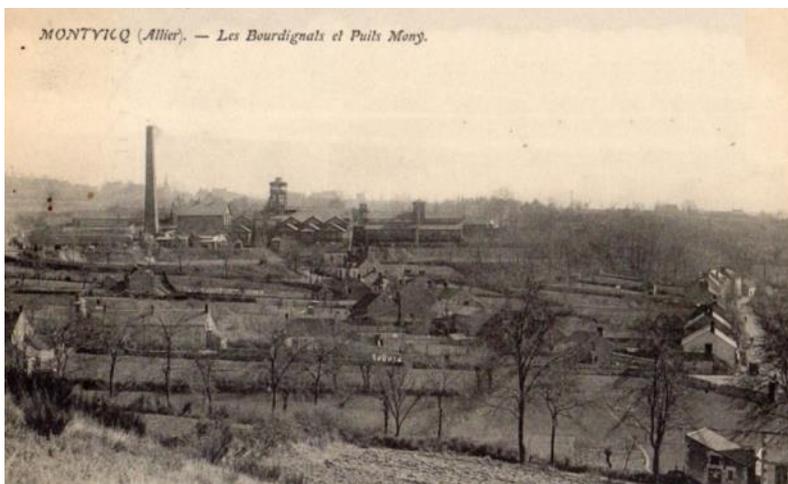
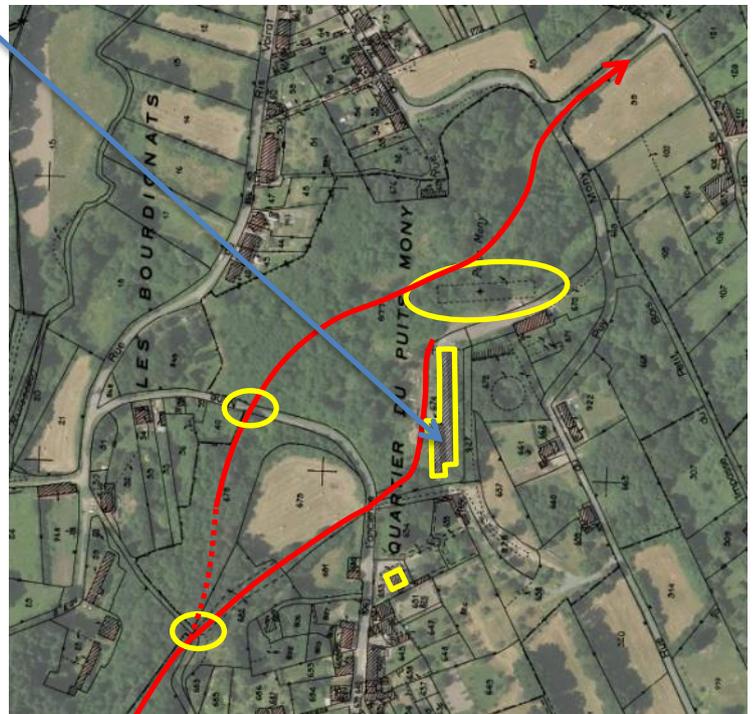
La concession de Montvicq, d'une surface de 2,94 km², est accordée le 7 mars 1841. Les mines ferment en 1914. Les travaux reprirent entre 1916 et 1928 et entre 1947 et mars 1953, date de sa fermeture définitive.

La majorité des cartes postales présente les *Puits Mony* (ou *Monis*) et *Sainte-Marie*.

Il existe quelques vestiges du *Puits Mony*, ainsi que du chemin de fer minier.

Les deux cercles jaunes indiquent l'emplacement de ponts supérieurs. L'ensemble de bâtiments fléchés correspondent aux anciens ateliers de la mine. Le petit carré jaune correspond à une maison bourgeoise visible en arrière-plan d'une des CPA de la page suivante. L'ovale indique l'emplacement de la mine et du *Puits Mony*. Les traits rouges indiquent les tracés confirmés du chemin de fer minier ; les pointillés rouges, le tracé supposé.

Le *Puits Mony* était situé dans le quartier de la Descenderie Nord.



La vue ci-contre est prise de l'ex N145, en direction du sud. Elle permet de localiser et d'orienter les photos suivantes, grâce à la cheminée et au chevalement.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Ci-contre, les ateliers de la mine. La maison bourgeoise est visible en arrière-plan. La photo est prise en direction du sud. Le *Puits Mony* est derrière le photographe.



Le *Puits Mony* toujours pris en direction du sud. Les voies le contournent par l'ouest.

Les wagons caractéristiques du chemin de fer minier, visibles page 4.



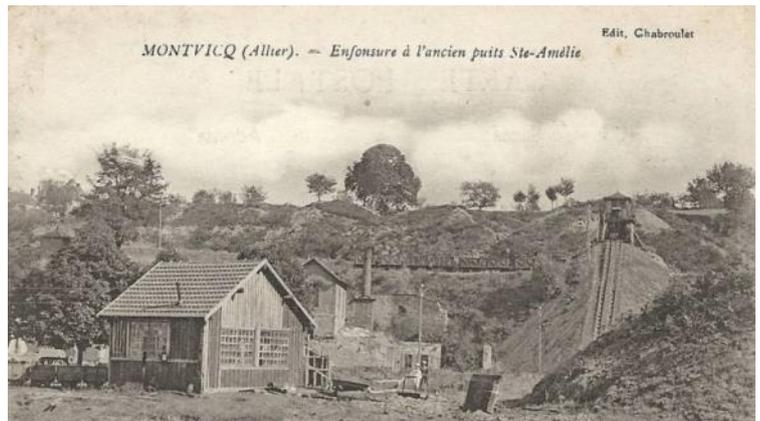
La voie quittait le carreau de la mine en direction d'un terail visible sur la vue aérienne de 1955 et/ou du quartier du *Puits des Barres n°3* (concession de *La Souche*) et/ou du quartier du *Puits du Cheval*.

Le **Puits Sainte-Marie** était situé aux *Brandes* (quartier de la *Couche 0*).



Ce puits ne semble pas avoir été relié au chemin de fer. Aucune activité ferroviaire n'est visible sur les CPA.

Le **Puits Sainte-Amélie** (localisé au *Vernet*) était situé le long du chemin de fer minier, visible au second plan. Un plan incliné permettait de transborder le charbon dans les wagons.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...
irsp-contact@sfr.fr

La concession de La Souche

La concession de *La Souche* (5 mai 1867) aurait essentiellement fait l'objet de travaux de recherches. Après 1861, seuls les puits des *Barres n°3 et n°4* auraient fait l'objet de travaux miniers.

Chantiers hors concession

Deux autres puits hors concession auraient été faiblement exploités au milieu du XX^e siècle : *Les Signats* et *Les Collins*.

En l'absence de données, ces sites ne sont pas étudiés.

