

**INTITULE**Embranchements particuliers et réseaux industriels de Montluçon  
Usines du bassin du Canal de Berry

EP

**LOCALISATION**

Code INSEE – Commune(s)

03098 – Désertines  
03185 – MontluçonVoir également fiches  
n°03185.1 et 03185.2

Allier

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

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
03185.03T	/	Ville-Gozet marchandises	?	?
03082.06M	/	Commentry – Montluçon	1846	1925
03185.02P	/	EP nord	?	?
03185.04P	/	EP port du canal	1859	?
03185.05P	/	EP verrerie	?	?

**PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE****SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET**[Cercle archéologique de Montluçon et sa région](#) – Bulletin 2014

L'industrie à Montluçon

[Persée](#)[La lettre des Amis de Montluçon n°116](#)[La lettre des Amis de Montluçon n°160](#)[La lettre des Amis de Montluçon n°192](#)

Manuel des voies navigables de France - 1877

[Gallica.bnf](#)

Histoire &amp; patrimoine des rivières et canaux

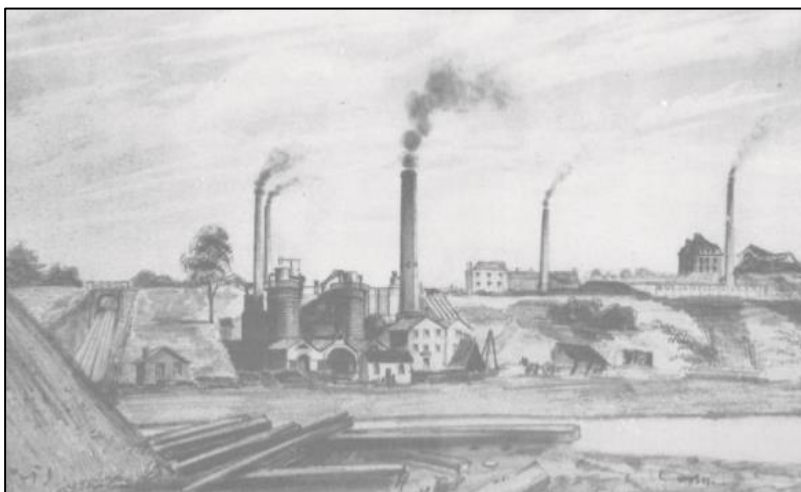
[Projet Babel](#)[Ville de Montluçon](#)**VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...**[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

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.**

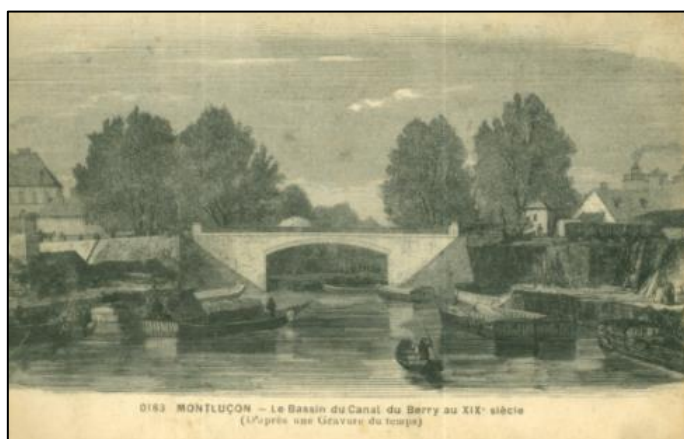
## PRESENTATION

L'histoire industrielle de Montluçon débute en 1835, à l'occasion de l'ouverture de la branche sud du *Canal de Berry* et du port créé à son extrémité. Il est d'abord utilisé pour le transport des charbons des bassins houillers situés à l'est de la ville. Puis progressivement, les usines s'implantent et avec elles, le réseau ferroviaire se développe. Montluçon est l'une des premières villes de France à avoir été raccordé à un chemin de fer.



L'usine Forey vers 1845. A gauche, le plan incliné du chemin de fer à ficelle.

En moyenne peuplée de 5 500 habitants au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la population de Montluçon augmente constamment à partir de 1840, pour atteindre près de 58 000 habitants en 1968. Depuis, la courbe s'est inversée (moins de 38 000 habitants en 2013) ; conséquence de la fermeture de nombreuses usines.



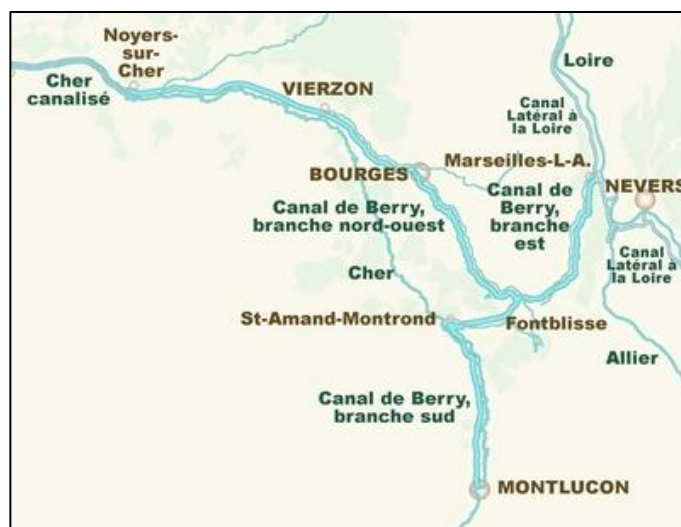
Le bassin du Canal de Berry au XIX<sup>e</sup> siècle

Ce canal est constitué de trois branches, totalisant 320 km et se rejoignant à *Fontblisse*, commune de Bannegon (Cher). Autre particularité : son gabarit étroit limitant son utilisation à des bateaux spéciaux de 2,5 m de large sur 27 m de long.

La branche sud du canal est ouverte en 1835. Elle permet de relier Montluçon à Tours via Saint-Amand-Montrond, Bourges et Vierzon. La troisième et dernière branche est ouverte en 1837 et permet de relier Montluçon au *Canal Latéral à la Loire*, à *Marseilles-lès-Aubigny*.

## LE CANAL DE BERRY

Le *Canal de Berry* peut être considéré comme le déclencheur de l'essor industriel de Montluçon. Il est fort à parier que si son extrémité avait été située à Commentry, comme cela avait été évoqué à l'époque, c'est cette dernière qui serait devenue l'unique pôle industriel de l'ouest du département de l'Allier ; Montluçon n'assurant qu'un rôle administratif. Il est donc utile de rappeler brièvement l'histoire de ce canal atypique (voir également la fiche [IRSP n°03082.1](#)).





Extrait carte Michelin n°69 - 1936

## LE CHEMIN DE FER

Montluçon voit arriver le chemin de fer dès 1846. Il s'agit d'une petite ligne minière de 17 km, destinée à acheminer la houille du bassin de Commentry jusqu'au port du Canal de Berry. Suivront ensuite l'ouverture des lignes de la C<sup>ie</sup> du Paris-Orléans. Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, Montluçon se trouve au centre d'une étoile à 6 branches.

### Le chemin de fer minier de Commentry à Montluçon, dit « Le Chemin de fer à ficelle »

Nommé *chemin de fer à ficelle* en raison de ses deux plans inclinés, il reliait le bassin houiller de Commentry au Canal de Berry. Il fait l'objet de la fiche [IRSP n°03082.1](#).

### Le chemin de fer de Montluçon à Moulins (n°702 000) : la branche est

Le 7 novembre 1859, l'ouverture du chemin de fer de Montluçon à Moulins par la C<sup>ie</sup> du PO, permet de relier la ville à la ligne du Bourbonnais, Paris – Clermont-Ferrand. Celle-ci est toujours en service jusqu'à Commentry. Au-delà, le service voyageur a cessé le 6 mars 1972 et le service marchandises, le 25 septembre 1976 entre Villefranche d'Allier et Chavenon.



Les Gorges du Diéna, entre Montluçon et Commentry  
La direction de Montluçon est au fond.

Section	Ouverture	Fermeture voyageurs	Fermeture marchandises	Situation en mars 2016
<b>Montluçon - Commentry</b>	07/11/1859	06/03/1972	2005 25/09/1976 1999 2015	En service
Commentry – Villefranche-d'Allier				Non exploitée, déposée par endroit Touristique entre Noyant-d'Allier et Souvigny
Villefranche-d'Allier – Chavenon				
Chavenon – Souvigny				
Souvigny – Moulins				Non exploitée, non déclassée

Le 19 juin 1871, la section Commentry – Gannat est ouverte. C'est l'axe actuellement suivi par les TER Montluçon – Clermont-Ferrand et autrefois par les express Lyon – Bordeaux.

**Le chemin de fer de Bourges à Miécaze (n°695 000) : l'axe nord-sud**

Arrivant par le nord à la fin de l'année 1861, la ligne concurrence les branches sud et nord-ouest du *Canal de Berry*. Elle sera progressivement prolongée vers le sud en direction de Toulouse via Eygurande-Merlines (Corrèze) et Miécaze (Cantal).

Section	Ouverture	Fermeture voyageurs	Situation en mars 2016
Bourges (Pont-Vert) – <b>Montluçon</b>	09/12/1861	En service	
<b>Montluçon</b> – Auzances	25/10/1885	01/03/2008	Non exploitée
Auzances – Eygurande-Merlines	13/06/1887		
Eygurande-Merlines – Bort-les-Orgues	05/11/1882	Voir encart ci-dessous	
Bort-les-Orgues – Lagnac		24/09/1994	Déclassée
Lagnac – Mauriac	Touristique		
Mauriac – Miécaze (Aurillac)			21/12/1891

La construction du barrage de Bort-les-Orgues a entraîné, en 1950, l'abandon de la section de la ligne, noyée sur 4 km. Sa reconstruction par un itinéraire détourné et accidenté, ayant son origine à Ussel, a été abandonnée. Il était notamment prévu le percement d'un tunnel d'une longueur exceptionnelle de 6 628 mètres. Celui-ci est resté inachevé (voir fiche [ITFF n°19252.1](#)).

La section non noyée est déclassée le 12 novembre 1954. Étonnamment, la section noyée, attendra le 22 août 1973 pour l'être.

**Le chemin de fer de Montluçon à Saint-Sulpice-Laurière (n°702 000) : la branche ouest**

Raccordée dès 1859 à Lyon, via Moulins, Saint-Germain-des-Fossés, Roanne et Saint-Etienne, la ville de Montluçon le sera le 29 décembre 1864 avec Bordeaux, via Guéret, Saint-Sulpice-Laurière, Limoges et Périgueux. Jusqu'au détrônement par les TGV via Paris, cet itinéraire fut, pendant plusieurs décennies, un axe transversal majeur.

La gare de Montluçon

**Le chemin de fer de Châteauroux à La Ville-Gozet (n°696 000) : la branche nord-ouest**

La *Ville-Gozet* est un quartier de Montluçon, situé sur la rive gauche du *Cher*, né avec l'industrialisation de la ville. C'est au nord de ce quartier que la ligne, en provenance de Tours, se greffait à la ligne de Bourges.

Section	Ouverture	Fermeture voyageurs	Situation en mars 2016
Châteauroux – Ardentes	08/01/1882	28/09/1969	Non exploitée depuis 2004
Ardentes – La Châtre			Non exploitée
La Châtre – Champillet-Urciers	21/09/1884		Déclassée
Champillet-Urciers – <b>La Ville-Gozet</b>			Déclassée le 22/02/1991

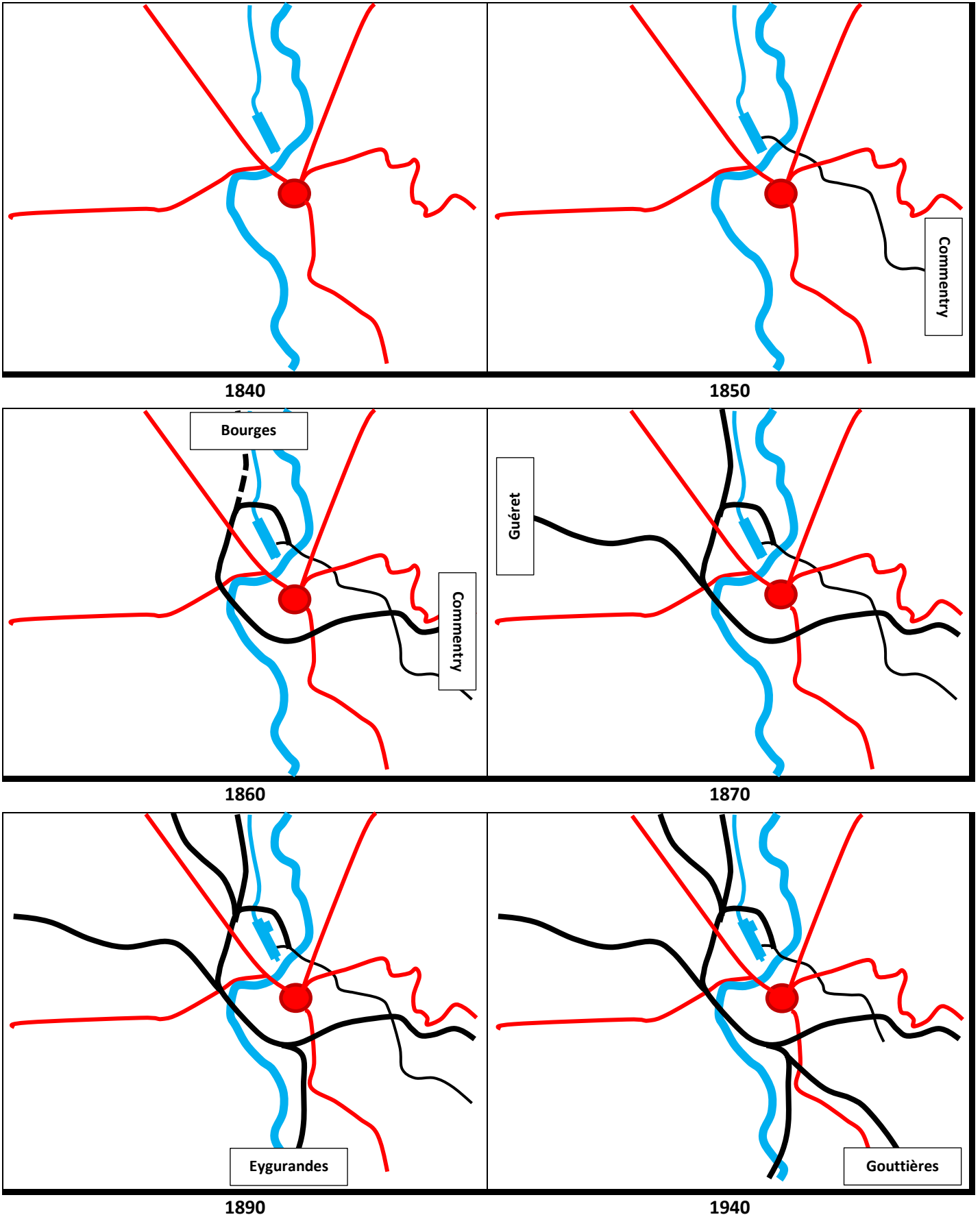
**Le chemin de fer de Montluçon à Gouttières (n°708 000) : la branche sud-est**

C'est la dernière branche de l'étoile de Montluçon, ouverte tardivement le 15 mai 1931. A Gouttières, elle se greffait sur la ligne Lapeyrouse – Volvic. Peu rentable, le service voyageur ferme le 15 mai 1939, sauf pour l'express Paris – Nérès qui continuera de desservir la station thermale jusqu'en 1957. La circulation des marchandises cesse en 1950 de Pionsat à Gouttières et en 1969 de Montluçon à Pionsat.



Construction du viaduc de Perrassier, entre Montluçon et Nérès-les-Bains

Un siècle d'évolution du réseau



## LE PORT DU CANAL DE BERRY

Celui-ci était situé rive gauche du *Cher*. Avant l'arrivée du canal, le cœur de Montluçon était situé sur la rive droite, au pied du château des ducs de Bourbon. Avec l'arrivée du canal, les usines sont construites, principalement rive gauche, autour du port. Pour loger les ouvriers, un nouveau quartier va naître : *La Ville-Gozet*.

La rive droite conservera son rôle administratif et militaire ; la rive gauche, deviendra l'un des bastions de la sidérurgie française.



Montluçon en 1811  
Le creusement du canal débute



### La desserte ferroviaire initiale

Le rail arrive au canal dès 1846, avec le **Chemin de fer à ficelle** (flèche verte). Les deux moyens de transport sont alors complémentaires : le canal apporte les bois de la Forêt de Tronçais et le minerai de fer du Berry. Le rail, apporte la houille du bassin de Commentry. A partir de 1862, avec l'ouverture de la ligne de Bourges (flèche bleue), le chemin de fer devient un concurrent direct des branches sud et nord-ouest, plus rapide et plus fiable.

Extrait de la carte d'EM de 1866.

Le chemin de fer de Moulins est représenté par la flèche orange.  
Il n'est pas fait de différence entre le réseau métrique et normal.

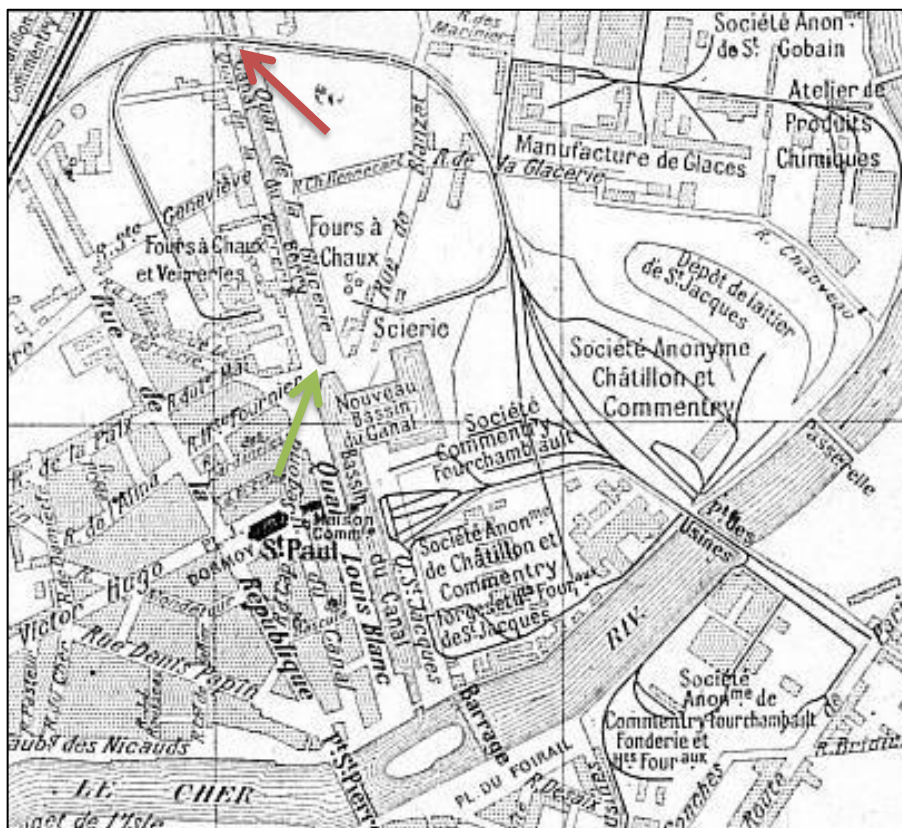
Entre 1885 et 1886, le port est agrandi avec le creusement du bassin des forges Saint-Jacques.

Le record de trafic a lieu en 1905. C'est ensuite le déclin jusqu'en 1955, année du déclassement.

Entre 1960 et 1973 le port et l'écluse de *Pasquis* ont été busés et comblés jusqu'au château d'eau de la Société AMIS.



Vue aérienne de 1951.



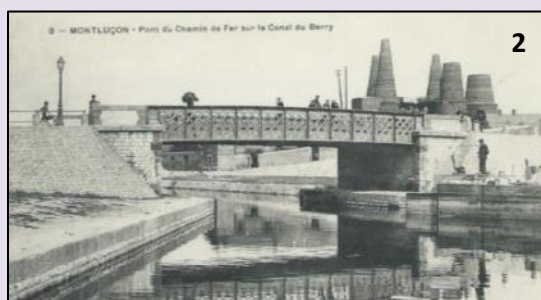
Le plan ci-contre date du début du XX<sup>e</sup> siècle. Les principales voies, desservant le bassin du canal et les usines, sont visibles. Il n'est pas fait de distinction entre celles à l'écartement métrique du chemin de fer minier et celles à écartement normal.

Le pont sur le Cher, dit *Pont des Usines*, est décrit dans la fiche relative au *Chemin de fer à ficelle*.



Le pont ferroviaire sur le canal (flèche rouge) est démolì à la fin des années 2000. En 2012, il a été remplacé par une [passerelle](#), sous laquelle une portion de canal a été reproduite. La flèche verte pointe l'autre pont dit « *Pont de la Verrerie* ».

Certaines cartes postales anciennes présentent un pont avec la légende « Pont du chemin de fer sur le canal de Berry » (CPA n°2). D'autres présentent le même pont avec la légende « Canal et pont de la Verrerie ». Celui-ci était situé à l'extrémité nord-ouest du bassin. En réalité, ce pont était uniquement routier et n'a jamais supporté de voie ferrée. Le véritable pont ferroviaire est présenté sur la photo n°3.



Des fours à chaux MAGE (1863-1950) sont visibles à droite. Ils étaient appelés « *lorgnettes* » en raison de leur forme caractéristique.

### La desserte ferroviaire nord

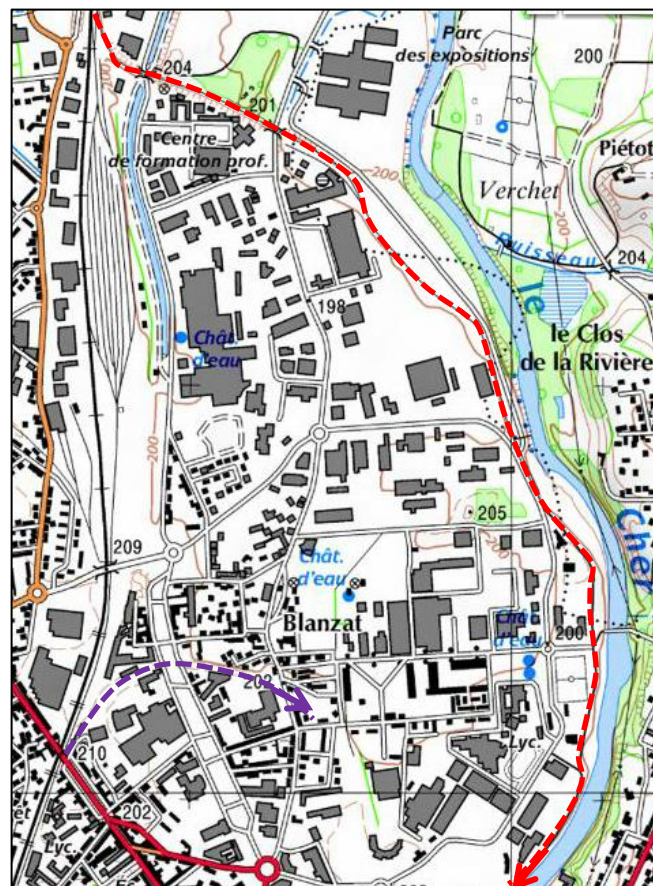
Un second EP, desservait le site par le nord, en longeant les rives du *Cher*. Il pourrait avoir été posé à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ou au début du XX<sup>e</sup> siècle.



Un premier pont permet de franchir l'ex *Canal de Berry*.



Un second pont franchit l'actuelle *rue Eugène Sue*. Elle a été élargie pour faciliter l'accès au Parc des Expositions. Le pont a été reconstruit tout en conservant l'une des deux culées d'origine.



Aujourd'hui, l'EP nord est inexploité. Il est déposé au niveau de la [rue Benoist d'Azy](#). Au-delà, il est devenu un chemin piétonnier ayant pris le nom d'*Allée de la Déportation*.

L'origine actuelle de l'EP est différente de celle du milieu du XX<sup>e</sup> siècle (ci-contre en 1951). Les voies remontent alors jusqu'à l'écluse de *La Loue* et le raccordement se fait par rebroussement jusqu'à la gare de triage.



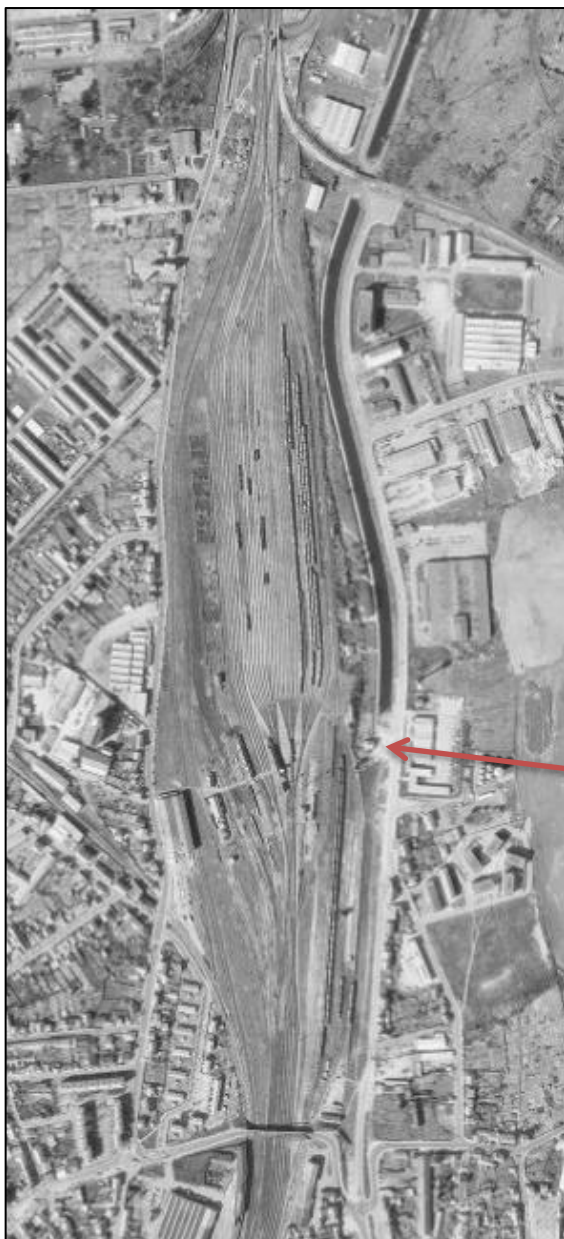


### La gare de marchandises de la Ville-Gozet

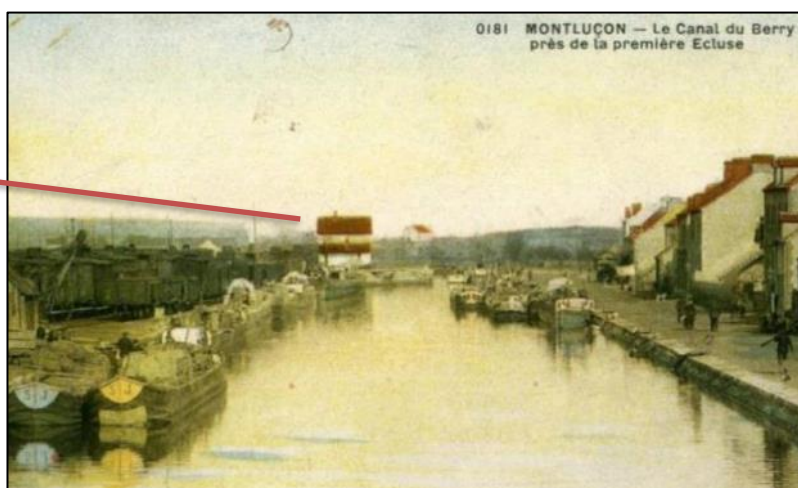
La gare de marchandises était située sur la ligne de chemin de fer en provenance de Bourges, entre l'embranchement de l'EP nord et la jonction avec la ligne de chemin de fer de en provenance de Tours (voir carte IGN, page précédente).

La photo ci-dessous est prise en direction du nord, juste avant l'écluse du *Pasquis*. Les wagons visibles sur la gauche, stationnent sur les voies de la gare de triage.

Depuis, le canal est comblé. La rue passant devant les maisons est nommée *Quai de Normandie*. La maison éclusière, au centre de la photo, existe toujours.



Vue aérienne de 1980



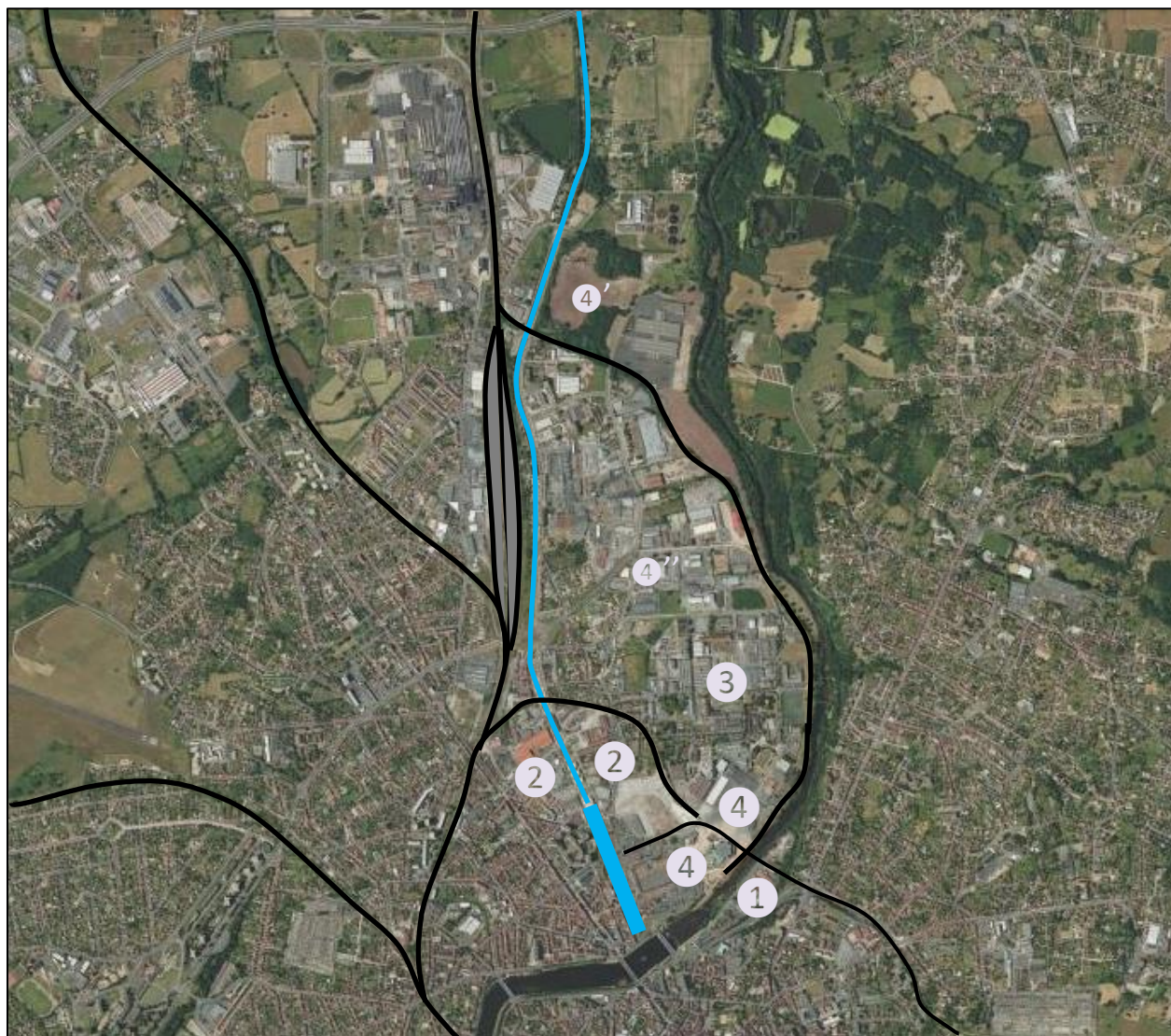
Aujourd'hui, la quasi-totalité des voies a été déposée.

L'ancienne gare de triage, prise du Pont de Blanzat (Street View mai 2012)



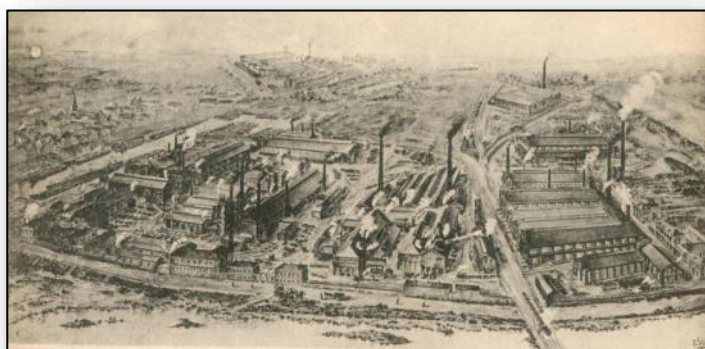
## LES USINES

L'histoire industrielle de Montluçon est très bien détaillée dans le [Bulletin 2014 du Cercle d'Archéologie de Montluçon et sa région](#). La présente fiche passe en revue quelques-unes des usines répertoriées dans le bulletin, en étudiant leur relation avec le rail.



- ① Les Hauts-Fourneaux (usine Forey)
- ② La Verrerie Duchet et les fours à chaux du canal
- ③ La manufacture de glaces (usine Saint-Gobain) et l'usine de produits chimiques
- ④ Les usines Saint-Jacques

L'ensemble du site vers 1900. Le port du canal est à gauche.  
Au premier plan sur la droite, le *Pont des Usines*

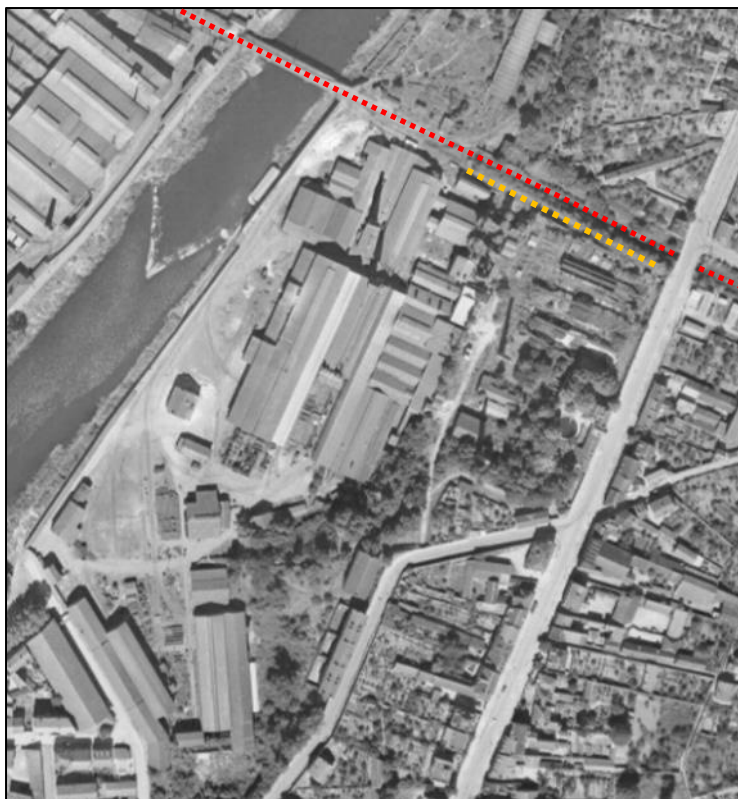


### ① Les Hauts-Fourneaux (usine Forey)

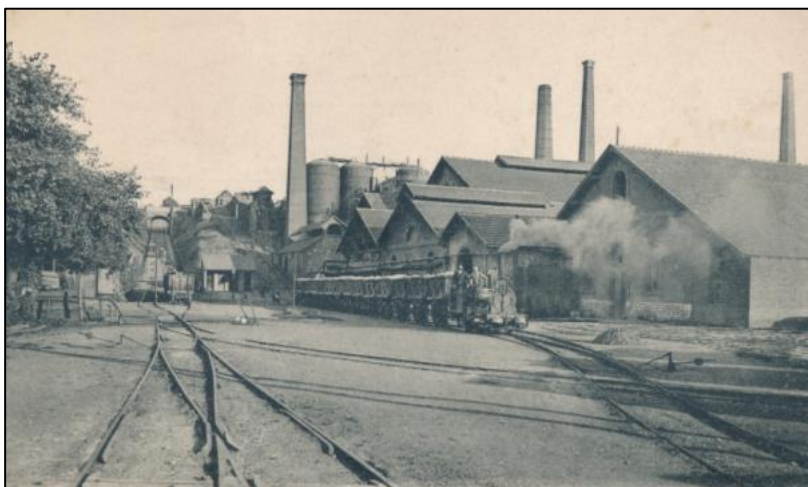
En 1840, c'est la première usine à s'implanter à Montluçon. Elle était située sur la rive droite du *Cher*, au pied du coteau de *Châteauvieux*. Elle ferme en 1967 et est démolie en 1972.

En 1846, le **Chemin de fer à ficelle** (tracé en pointillés rouges) débouche à l'intérieur de l'usine, avant de traverser le *Cher* pour rejoindre le port du *Canal de Berry*. Elle permet d'acheminer la houille nécessaire à la fabrication de la fonte et au fonctionnement des machines à vapeur.

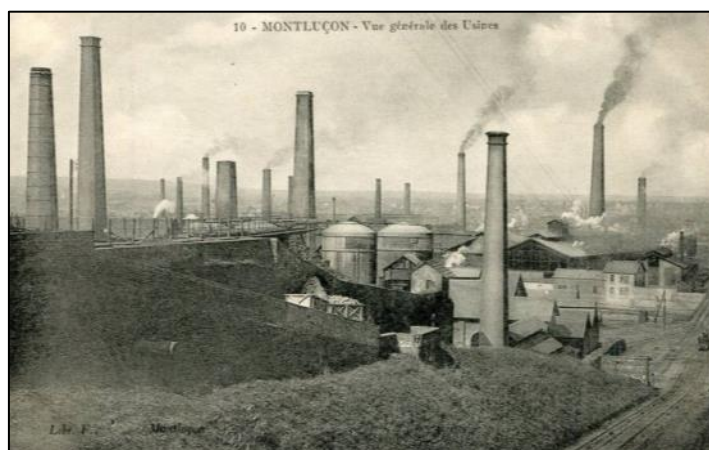
Sur les cartes portales ci-dessous, le plan incliné du chemin de fer des mines de Commentry est à l'extrême droite. Pour permettre aux wagons d'atteindre le haut de l'usine, un second plan incliné d'une centaine de mètres est utilisé (tracé en pointillés oranges). Il est visible à droite du précédent.

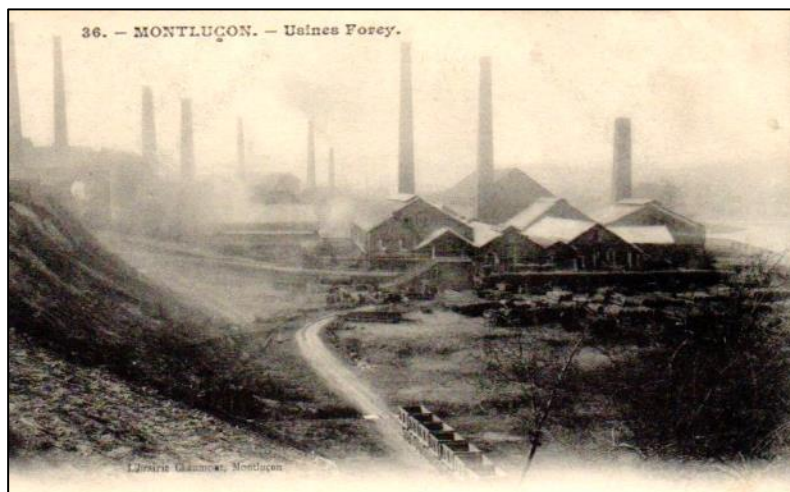


Vue aérienne de 1951



La photo ci-contre est prise du pont de la route de Paris, visible sur les CPA ci-dessus. Au centre, deux wagons de type *Marie* sont visibles sur le plan incliné de l'usine.





Sur la CPA ci-contre, les wagons *Marie* de la ligne minières sont visibles au premier plan. Les plans inclinés sont à gauche, au second plan. La rivière du *Cher* est à droite.

## ② La verrerie Duchet et les fours à chaux du canal

En 1842, c'est la première activité à s'installer au bord du *Canal de Berry*. En 1843, un premier four à chaux est construit pour les besoins de la fabrication des bouteilles. La verrerie cessera ses activités en 1926.

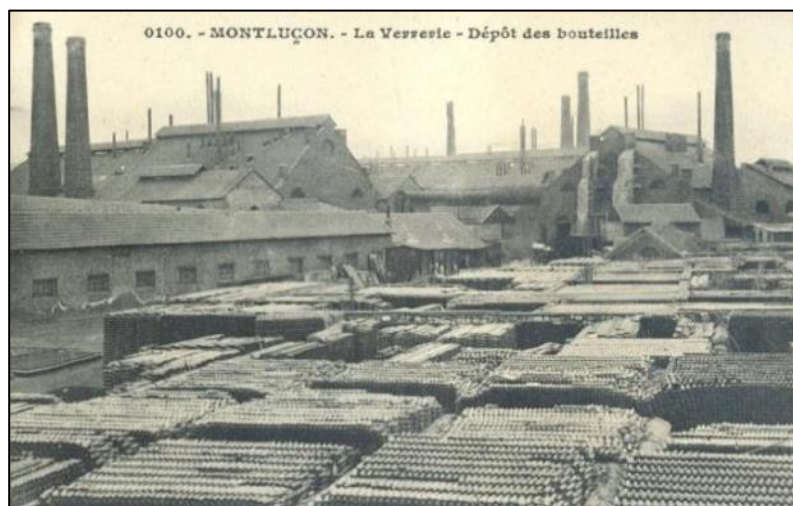
A partir de 1859, l'usine est desservie par un EP à voie normal. En 2012, les rails étaient toujours en place jusqu'à l'intersection avec la [rue Sainte-Genèveve](#).



Vue aérienne de 1851



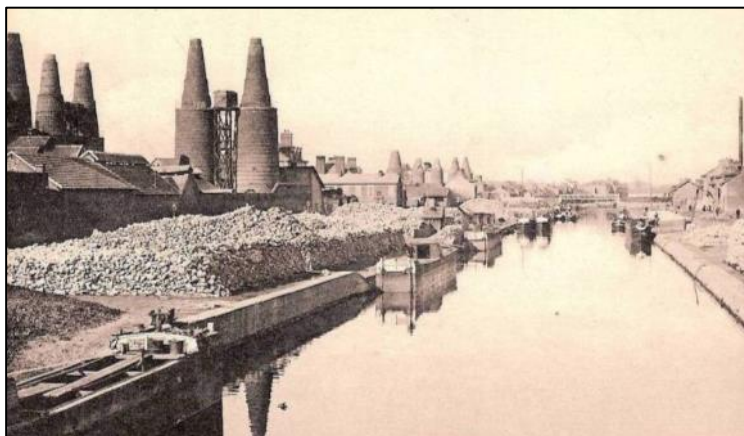
Ci-contre, le dépôt des bouteilles, avec au centre de la photo, des wagons en cours de chargement.



Les premiers fours à chaux (9 fours) furent construits entre 1836 et 1846 et 2 en 1863 dans le quartier de la *Croix-Mallet*, au sud-ouest de la ville, qui porte toujours le nom de « fours à chaux » (*rue des Chauffourniers*). A partir de 1842, plusieurs fours sont construits sur les rives du *Canal du Berry*. Ceux-ci seront desservis par le rail à partir de 1859.



La photo ci-contre est prise du *Pont de la Verrerie*. Le pont ferroviaire est au fond. Les fours étaient construits de part-et-autre de la section de canal située entre les deux ponts.



### ③ La manufacture de glace (usine Saint-Gobain) et l'usine chimique

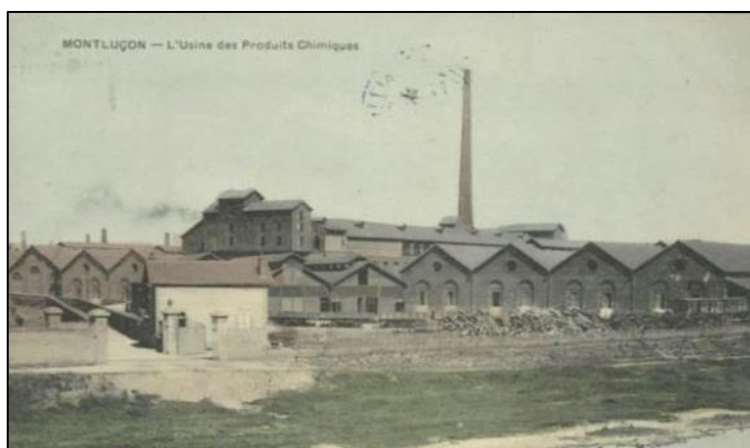
La glacerie est fondée en 1846 par Louis Guillaume LEGAY. Elle prend la relève de celle de Commeny, que dirigeait son père, Louis Pierre LEGAY. Elle est rachetée en 1868 par Saint-Gobain. En 1873 est créée une usine qui produisait de l'acide sulfurique, de l'acide nitrique et des superphosphates destinés à l'agriculture. En 1895, les deux activités sont séparées. La glacerie cesse son activité en 1932. L'usine chimique ferme en 1960 pour rouvrir entre 1965 et 1982 en tant que fabrique de matières plastiques.



Ci-dessus, la glacerie. Ci-dessous, l'usine de produits chimiques.



Les deux usines étaient desservies à partir de l'EP du port du canal. L'usine chimique fut également desservie par l'EP nord.





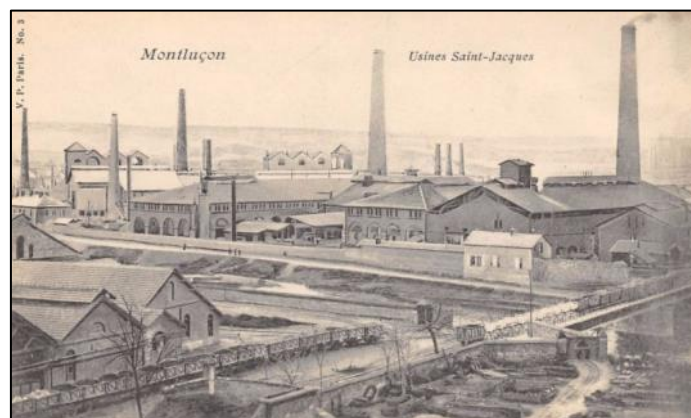
Vue aérienne de 1951

Vue aérienne de 1951 de l'ancienne manufacture de glace (à gauche) et l'usine de produits chimiques (à droite). L'ensemble des deux usines est ceinturé par des voies ferrées.

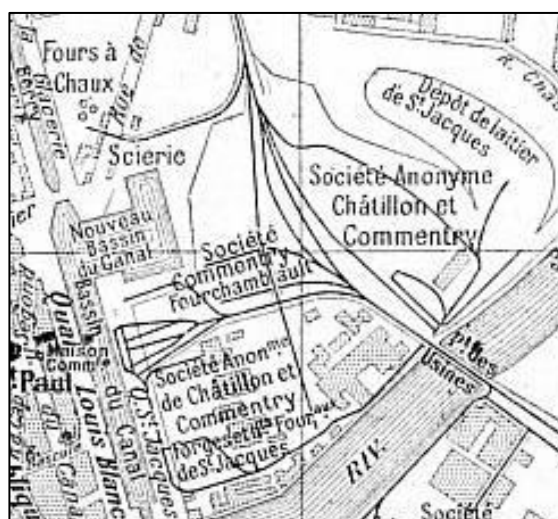
#### ④ Les usines Saint-Jacques

La fondation de l'usine date de 1848, suite à la fusion de plusieurs établissements. La société rachète, de 1852 à 1855, les concessions des mines de Bézenet, d'Ouche Bézenet, Doyet (bassin houiller de Doyet) et Les Ferrières (bassin houiller de Commentry). En 1862, la société prend le nom de **Compagnie Anonyme des Forges de Châtillon et Commentry**.

Les usines produisent du matériel pour les chemins de fer (roues de trains et des rails) jusqu'en 1877.



Au premier plan, le Pont des Usines



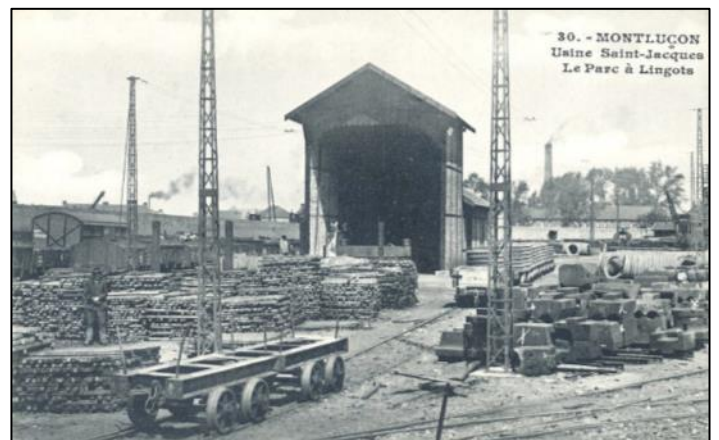
En 1897, la fusion avec la Société Métallurgique de Champigneulle et Neuves-Maisons donne naissance à La **Société Châtillon-Commentry-Neuves-Maisons**. Une période de grande prospérité débute dans les années 1896-1897 qui permet à l'usine une forte activité dans tous les domaines : blindages, fournitures pour l'artillerie, bandages et essieux, poutrelles, moulages en acier, tubes en acier, etc...

Les premières fermetures ont lieu en 1964. En 1972, l'aciérie est mise à l'arrêt. Les derniers bâtiments sont démolis en 1986.

Les usines Saint-Jacques étaient traversées par le **Chemin de fer à Ficelle**. Elles étaient également desservies par l'EP du port du canal puis par l'EP nord. Au niveau du *Pont des Usines*, les voies de l'EP nord passaient sous les voies rejoignant l'usine Forey.



Vue aérienne de 1951



Quelques cartes postales anciennes des usines, sur lesquelles sont visibles des équipements ferroviaires.

#### ④' Le polygone de tir des usines Saint-Jacques



Pour tester les projectiles et les blindages, les usines Saint-Jacques disposaient d'un polygone de tir de 10 000 m<sup>2</sup>, construit en 1886.



Celui était situé à l'emplacement actuel du *Parking Polygone* (ou *Parking Nord*) du Parc des expositions.

#### ④'' Le parc à ferraille des usines Saint-Jacques

Ce parc était situé au nord de la manufacture de glaces et l'usine de produits chimiques. Il était desservi par de nombreuses voies raccordées à l'EP nord. Selon le BRGM, l'activité débute en 1915 (traitement des métaux et ferrailles pour leur recyclage dans les fonderies et aciéries). En 1961, Le site est occupé par l'entreprise LARDET (dépôt de ferrailles et négoce de pièces métalliques).

