

La lettre des Amis de Montluçon

Société d'histoire et d'archéologie

courriel : amisdemontlucon@libertysurf.fr



Compte rendu de la séance mensuelle du 11 mars 2006

numéro 106 - 11^e année

La voie ferrée Montluçon-Gouttières La voie piétonne de Montluçon à Nérès-les-Bains.

Soixante-cinq *Amis de Montluçon* étaient venus entendre la conférence de Jacques Vigné sur l'histoire de la ligne de Montluçon à Gouttières, mais, par suite de son manque de voix, c'est Georges Michard qui a lu le texte.

Le premier projet de desserte ferroviaire de Nérès, qui succéda à d'autres avant-projets depuis 1870, prescrit par le ministre des Travaux publics, date du 19 mars 1881. Il visait à desservir la station thermale qui, alors, comptait 2 200 habitants et recevait 3 200 curistes qui étaient transbordés des gares de Montluçon ou de Chamblet. La desserte ferroviaire permettait de recevoir directement des voitures de voyageurs. Le tracé, établi en 1892, suivait la vallée du ruisseau de Saint-Jean, sur 6 kilomètres et se terminait au droit du parc des Arènes à Nérès.

Un nouveau projet, en 1900, voulait relier Montluçon à Gouttières, sur la ligne Lapeyrouse-Volvic, en desservant Nérès, ainsi que Marcillat et Pionsat, chefs-lieux de cantons, et le bassin houiller de Gouttières-Pontaumur. Une séance du 14 mai 1900 de la chambre de commerce signale l'intérêt de cette ligne. Dès 1901, des ordres furent donnés pour procéder à des études préliminaires.

Un avant-projet fut établi en 1910 et une enquête d'utilité publique fut ouverte. La voie envisagée fut déclarée d'utilité publique par une loi du 7 juillet 1913. La guerre 1914-1918 en retarda l'exécution et ce n'est que le 5 avril 1919 que le ministre des Travaux publics autorisa l'exécution des travaux. Le 16 septembre 1919 une décision ministérielle approuva le tracé de Montluçon à Gouttières, sur une longueur de 43,327 kilomètres, avec déclivité maximale admise de 25 millimètres par mètre.

Les terrassements, ouvrages d'art, plate-forme, maisonnettes pour les passages à niveau, ont été exécutés par l'État, service des Ponts et chaussées, et confiés à l'entreprise de travaux publics de François Mercier, suite

à l'adjudication du 28 juillet 1919. Ils comprenaient de grands ouvrages d'art : les viaducs de Sainte-Agathe, de Pérassier, des Arcades et de Nérès. Tous situés entre Montluçon et Nérès-les-Bains, leurs caractéristiques sont mentionnées dans la communication qui suit sur la voie piétonne. Au-delà de Nérès, le viaduc de la Cellette avec 8 arches de 10 mètres, une longueur totale 122 mètres et une hauteur 20 mètres est situé entre les gares de Pionsat et de Gouttières, ainsi que le souterrain des Bouchauds, d'une longueur de 585 mètres. Les piles, culées, tympans des viaducs sont construits en granit de la région, et les corps de voûtes sont en béton.

Tous les travaux d'infrastructure, commencés en 1921, étaient terminés en 1926. François Mercier, né à Tronget en 1858, était bien connu à Montluçon. Il avait construit l'atelier de chargement d'obus (la Pyrotechnie) en 1915-1916, remplacé en 1920 par l'usine Dunlop ⁽¹⁾.

Le 1^{er} mai 1929, l'Etat remettait à la compagnie du Paris-Orléans les travaux exécutés : « *Le 1^{er} mai 1929, nous soussigné Rambaud, ingénieur des Ponts et chaussées chargé des travaux d'infrastructure de la ligne de Montluçon à Gouttières, vu la convention du 20 février 1913 etc. avons dressé le présent procès-verbal par lequel nous déclarons faire remise à la compagnie des Chemins de fer de Paris à Orléans, des terrassements, ouvrages d'art et maisons de garde sur une longueur réelle de 43,327 kilomètres et chargeons M. Gerdes ingénieur en chef des Ponts et chaussées... de le notifier à la compagnie. Fait le 11 mai 1929* ».

Ces travaux de superstructure, effectués de 1929 à 1931, ont été exécutés par la compagnie d'Orléans. Ils comprenaient la fourniture et la pose des voies ferrées, la construction des bâtiments des gares de Nérès, Durdats-Larequille, Terjat, Marcillat, Saint-Fargeol et Pionsat.

Les travaux, approuvés par décision ministérielle du 23 novembre 1928, ont connu un retard important. Le

(1) - Son entreprise deviendra plus tard « *la Parisienne* ».

budget des dépenses à faire par la compagnie d'Orléans, chargée des travaux pour le compte de l'État au titre des études et travaux des lignes nouvelles, a été arrêté par la décision ministérielle du 14 juin 1926, en raison d'une convention passée avec l'Italie car toutes les sommes prévues pour la construction de voies ferrées étaient affectées à l'exécution rapide de la ligne de Nice à Coni dont les travaux de pose des voies ferrées ont été exécutés par l'entreprise d'André Borie, entrepreneur de travaux publics à Paris.

Il fallut attendre en 1929 l'achèvement des travaux de cette ligne pour exécuter les travaux de superstructure sur la ligne Montluçon-Gouttières qui furent adjugés au même entrepreneur, le 13 mai 1929, ainsi que les travaux de construction des bâtiments et ouvrages divers à établir dans les gares de Durdat-Larequille, Terjat, Marcillat, Saint-Fargeol et Pionsat, qui lui ont été adjugés le 17 juin 1929.

Il convient de signaler le caractère esthétique des bâtiments des gares de cette ligne, et en particulier de celui de Nérès, qui témoignait à l'époque d'une nouvelle étape franchie par le réseau d'Orléans pour la recherche d'une nouvelle architecture de caractère local, dont les gares de Capdenac et de La Baule avaient marqué les premières étapes. Chacune avait une architecture différente adaptée à sa région, et pour la gare de La Baule construite en 1928, par son style Breton et par la variété des couleurs des granits de cette région composant le gros œuvre, il lui a été donné un aspect aussi riant et aussi peu sévère que possible. La gare de Deauville fut construite dans un style Normand, à la même époque.

La remarquable réalisation de la gare de Nérès est l'œuvre de Louis Brachet, architecte diplômé. Elle est très particulière et ne ressemble à aucune autre; son architecture est celle réservée pour une ville thermale. C'est un édifice de style XIX^e siècle, néo-médiéval composite d'esprit troubadour, où se rencontrent plusieurs influences variées. Certains architectes lui attribuent le style « art déco ». Le bâtiment est composé d'une succession de pavillons de hauteurs différentes et asymétriques, situés de part et d'autre du hall central des voyageurs, représentant une longueur totale de 78 mètres avec des largeurs variant de 8 à 11,30 mètres.

L'entreprise Léauté d'Etampes à qui furent confiés les travaux de construction implanta le bâtiment de cette gare le 9 août 1929 et donna le premier coup de pioche le 12 août 1929. Cette construction est en pierre de taille provenant des carrières de grès de l'entreprise Payard, situées à la Grave, commune de Vallon-en-



Sully, en bordure de la RN 144. Ce grès présente des teintes délicatement nuancées de jaune doré et de rose parfois diapré de rouge. Quant aux soubassements, ils sont en granit rose de Treignat, de même que le fronton du hall central. Des frises en terre cuite polychromées complètent le décor des façades. Les pavillons des extrémités, à simple rez-de-chaussée, ont leurs murs en briques apparentes, provenant de Dizy (Marne), avec chaînes d'angle en pierre de taille de Vallon et leur charpente est en bois. La marquise accolée au hall central, côté cour, est en béton armé. L'ensemble est couronné d'une charpente également en béton armé, y compris le hall central, avec pannes et chevrons en bois, recouverte de petites tuiles plates, agrémenté de tuiles vernissées formant de singuliers motifs. De nombreuses cheminées de pierre et de briques décorent la toiture.

Le pavillon principal, avec ses fenêtres surmontées de frontons en pierre de taille, est couronné d'un toit qui comporte plusieurs lucarnes, appelées houteaux, d'un épi de faîtage en ciment armé avec girouette et d'une tourelle en façade, abritant l'escalier, coiffée d'une charpente à quatre pans, surmontée également d'un épi de faîtage en terre cuite.

Pour abriter les voyageurs, une marquise métallique était accolée au bâtiment de la gare, du côté voies ferrées. À l'origine, le rez-de-chaussée était affecté au trafic concernant le service des voyageurs et des marchandises : bureaux, guichets, salles d'attente, renseignements, bagages... Les planchers ont été sciés dans des bois exotiques.

Le premier étage était aménagé en logements de part et d'autre du hall central des voyageurs, et le deuxième étage du pavillon principal en dortoir de 13 lits, avec lavabos et vestiaires. Le chauffage central était installé dans tout le bâtiment.

La voie ferrée était constituée par des rails Vignole de 16,51 mètres et d'un poids de 36 kg au mètre ou par des rails renforcés à double champignon de 42,54 kg au mètre dans les courbes de rayon inférieur à 500 mètres. La voie reposait sur des traverses en chêne et en hêtre, ballastées en sable ou en pouzzolane.

La mise en service de la ligne de Montluçon à Gouttières eut lieu le 15 mai 1931, ce qui correspondait à l'ouverture de la saison thermale à Nérès. Les travaux du bâtiment voyageurs de la gare de Nérès étaient presque terminés, à l'exception de la couverture de l'annexe côté sud (toilettes et réfectoire) et des travaux intérieurs, peintures, menuiseries, chauffage central. Tout fut achevé le 16 octobre 1931 le retard étant dû à l'approvisionnement de la pierre de taille de Vallon.

Après achèvement des travaux et avant la mise en service de la ligne, eut lieu la tournée de reconnaissance avec un train spécial, le 5 mai 1931. Ce jour fut signé, par les représentants des divers services, le procès verbal autorisant l'ouverture de la ligne pour son exploitation.



Malgré la mise en service et la circulation des trains depuis le 15 mai, l'inauguration officielle eut lieu deux mois plus tard, c'est-à-dire au mois de juillet 1931, car les personnalités pressenties pour cette cérémonie ne pouvaient pas être libres avant cette date.

Les bâtiments des gares de Nérès, Marcillat et Pionsat étaient éclairés à l'électricité tandis que les gares de Durdat-Larequille, Terjat et Saint-Fargeol étaient éclairées par des lampes à pétrole.

Trois trains de voyageurs étaient prévus chaque jour et dans chaque sens. Les départs de Montluçon avaient lieu vers 6 h 30, 14 h 30 et 18 h 30, tandis que les arrivées à Montluçon s'effectuaient vers 8 h, 12 h 30 et 21 h. Les trains du milieu de la journée correspondaient à Montluçon avec les trains express et rapides de Paris, établissant une bonne relation de Paris à Nérès-les-Bains, Saint-Gervais-Châteauneuf, Royat et Clermont-Ferrand, et vice-versa.

Le trafic marchandises se limitait à quelques wagons par jour, et était loin du tonnage espéré des années 1901, et dès son ouverture elle fut classée ligne à faible circulation. Un service de voyageurs était aussi établi entre Nérès et Montluçon, par le train de marchandises mixte n° 11 675, les dimanches et jours de fêtes légales, du 12 juillet au 30 septembre de chaque année.

Les dessertes ferroviaires étaient assurées par des locomotives à vapeur, type 141 TB, machine-tender contenant 9 m³ d'eau, et type 150 A, machine avec tender séparé de 20 m³, qui pouvait faire le trajet de Montluçon à Gouttières et retour, sans prendre d'eau à Terjat ou à Gouttières, où il existait des châteaux d'eau.

Cette ligne fut fermée au service des voyageurs le 15 mai 1939, avec maintien pendant la saison thermale de voitures directes entre Paris et Nérès et vice-versa (un aller et retour), puis rétablie le 1^{er} juillet 1946, jusqu'en 1957.

Quant au service des marchandises, le tronçon Pionsat-Gouttières a été supprimé le 15 avril 1952 et déclassé par décret du 12 novembre 1954. (voies déposées et terrains vendus). La ligne exploitée de Montluçon à Pionsat sous le régime des lignes à trafic restreint (marchandises) depuis le 5 janvier 1958 a été définitivement fermée de 3 novembre 1969 et déclassée par décret du 14 janvier 1972. Les voies ont été déposées et les terrains et gares vendus.

La richesse de l'architecture de cette ancienne gare de Nérès lui a permis d'être inscrite sur l'inventaire

5 mai 1931 : Le train de reconnaissance quittant la gare de Nérès-les-Bains, en direction de Montluçon.

supplémentaire des monuments historiques, le 29 août 1975, (*Journal officiel* du 9 avril 1975, page 1832) pour ses façades et ses toitures. Actuellement, le rez-de-chaussée comporte des salles polyvalentes aménagées par la ville de Nérès, propriétaire depuis 1974 ; le premier étage a gardé son affectation de logements et, dans le hall central, des expositions sont organisées chaque année. La municipalité a dénommée l'ancienne gare le « Pavillon du Lac ».

Jacques Vigné délaisse alors l'ancienne voie ferrée pour décrire la voie piétonne qu'elle est devenue entre Montluçon et Nérès-les Bains, tronçon par tronçon.

Après maintes réflexions et par délibération du 20 juin 1975, la municipalité de Montluçon décidait l'achat de l'ancienne plate-forme de la voie ferrée, avec ses ouvrages d'art, pour créer une allée piétonne entre l'avenue John-Kennedy et Nérès-les-Bains ; les acquisitions eurent lieu entre 1976 et en 1977.

Le tracé, tout en courbes et contre-courbes, passant sur 4 viaducs avec sa petite déclivité constante, permettait d'en faire un très beau parcours pédestre jusqu'à la cité thermale.

La municipalité de Nérès, déjà propriétaire de la gare par acte du 13 décembre 1974, s'est portée acquéreur en 1977 de l'ancienne plate-forme située entre la commune de Montluçon et la gare de Nérès. Mais devant les lourdes charges d'achat et d'entretien elle a demandé la substitution à la ville de Montluçon, pour la plate-forme comprise entre les limites des deux communes et le viaduc de Pérassier exclu, soit une longueur de 2 494 mètres sur la commune de Nérès. Ce projet a été reconnu d'utilité publique par arrêté du 8 août 1975.

Après les travaux d'aménagement et de sécurité, la nouvelle allée piétonne fut d'abord ouverte au public par arrêté du 29 mars 1978, de la rue de Rimard jusqu'à la commune de Nérès. D'autres travaux furent exécutés au mois de juillet 1978, en particulier la démolition des culées de l'ancien pont de la S.N.C.F., enjambant l'avenue John-Kennedy, pour permettre l'accès à la voie piétonne, où un parking a été aménagé ⁽²⁾.

En 1980, tous les travaux étant terminés, le circuit piéton était donc créé à partir de l'avenue John-Kennedy (point 0) jusqu'à l'entrée du camping, installé dans les emprises de la gare de Nérès, où est situé l'ancien passage à niveau n° 229. Le parcours représente une longueur de 6 040 mètres.

Cette allée est réservée au cheminement des piétons ; des arrêtés municipaux, depuis le 29 mars 1978, réglementent la circulation et interdisent les véhicules à moteur ainsi que les cavaliers. Cependant, l'arrêté du 11 avril 1984, autorise ces derniers, mais pas au galop, et

(2) - Sur la partie montluçonnaise, elle a été dénommée *allée Jean-Charles Varennes*, le 22 mai 2000, suite à l'initiative des *Amis de Montluçon*.

seuls les véhicules de service chargés de l'entretien et de la sécurité sont autorisés à y circuler.

Du parking de l'avenue John-Kennedy (altitude de 212 mètres), à la rue de Rimard où est situé l'ancien P.N. n° 224 il y a 724 mètres. Le promeneur dépasse ensuite sur un ponceau où coule le ruisseau de Saint-Jean, puis à 1 200 mètres du départ, sous le pont-route en biais où passe le chemin des Réaux, à Nerdre, en limites de l'expansion urbaine. Ce village de Nerdre, autrefois sur la commune de Nérès, a été rattaché à Montluçon le 30 décembre 1960. Quant au domaine des Réaux et ses 103 hectares, il appartenait naguère aux comtes de Bisseret. Il fut acquis par la ville en 1973. Ce site accueille l'observatoire, depuis 1994, et un gîte rural.

À la sortie du village de Nerdre, après avoir parcouru 1 460 mètres, la voie traverse le chemin de la Maisonnette où est situé l'ancien P.N. n° 225.

Quelques centaines de mètres plus loin l'allée piétonne passe sur un petit aqueduc qui matérialise la limite communale entre les deux villes, à 2 222 mètres. Le petit étang sur la droite servait alimenter la roue du moulin des Ardelines. À gauche on aperçoit le hameau des Mazières.

À 3 362 mètres du départ le promeneur se trouve sur le viaduc de Sainte-Agathe de 156 mètres de longueur. Construit en granit entre 1923 et 1925 il comprend 7 arches de 16 mètres d'ouverture aux voûtes en béton. Sous l'une passe le chemin des Mazières à la R.N. 144. À une altitude de 291 mètres, il domine de ses 40 mètres de la plaine de Sainte-Agathe où se trouve un golf de 60 hectares ouvert en mars 1988 par René Bréa, P.D-G des fonderies de Vaux. Au bout du golf se trouve le moulin de Pérassier.

La limite entre la partie montluçonnaise de l'allée piétonne et la partie nérésienne, à 4 476 mètres, et située à l'ancien P.N. 228, point d'où se découvre le château de Pérassier qui, en 1741, appartenait à un trésorier de France, le sieur Desbouis de Villars.

Après avoir parcouru 4 952 mètres, le promeneur se trouve sur le viaduc de Pérassier, long de 216 mètres. Ses 9 arches de 18 mètres d'ouverture enjambent une vallée profonde de 50 mètres où coule le ruisseau des Paulines et où passe le chemin menant du hameau de

Pérassier à la R.N. 144. À partir de 1995 le viaduc a servi aux amateurs de saut à l'élastique qui fut autorisé en novembre 1995 par la municipalité de Nérès, mais fut supprimé suite à l'accident mortel survenu le dimanche 3 juin 2001.

Après avoir passé l'ancien pont-rails, qui marque l'entrée de la ville, aux Billoux, construit en granit 1923, le viaduc des Arcades se présente à 5 710 mètres du départ. Il se compose de 13 arches de 8 mètres d'ouverture, et est prolongé par de grands murs de soutènement, soit une longueur totale de 150 mètres. Sa hauteur est de 16 mètres et de là le point de vue donne sur le plan d'eau du Cournauron et l'ancien moulin de Nérès. À son pied est le moulin de Bloux sur le ruisseau de Tiouleroux .



Le viaduc de Pérassier.

À la suite voici maintenant le viaduc de Nérès qui du haut de ses 23 mètres surplombe le parc des Chaudes. Construit en granit de 1921 à 1925, il compte 7 arches de 10 mètres d'ouverture pour une longueur totale de 113 mètres. Comme les trois autres viaducs, il est bordé par des gardes-corps métalliques avec des refuges. À sa sortie se trouve l'ancien P.N. 229, à l'entrée du camping qui occupe l'emplacement des voies ferrées de la gare. La rue mène au plan d'eau et au village de vacances municipal. Le promeneur est à 6 040 mètres de l'avenue John-Kennedy a monté de 133 mètres puisqu'il est à l'altitude de 345 mètres.

Grâce à Jacques Vigné les *Amis de Montluçon* ont pu faire une agréable sortie pédestre commentée à travers les diapositives projetées.

Maurice Malleret

À noter sur votre agenda ...

Séance mensuelle :

- **vendredi 21 avril 2006**, à 20 h 30, **salle Salicis** :

- M. David Lallemand : ***L'archéologie celtique en Bourbonnais.***

Excursion du dimanche 14 mai :

- Rassemblement **7 h 30**, avenue Marx-Dormoy (devant Monoprix) - Départ : **7 h 45**

Programme : Saint-Hilaire-la-Croix (église et prieuré), église Saint-Pierre de Mozac, déjeuner à Enval, château de Tournoël, église Saint-Léger de Montfermy.

Prix : **40 €** par personne, inscription accompagnée d'un chèque auprès de :

Marie-Hélène Meurville, 17 le Mont, 03170 Saint-Angel, tél : 04 70 05 94 47