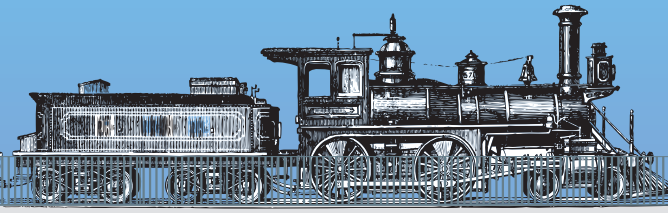


En 1850, la France accuse un retard considérable dans le développement du chemin de fer. Mais à la fin du XIXe siècle, grâce à des partenariats entre l'État et des compagnies privées, elle construit environ 700 km de voies ferrées par an, jusqu'à en faire un des réseaux les plus denses d'Europe. Désormais, les déplacements sont plus rapides, plus faciles et moins chers. Les territoires ruraux se désenclavent.

# La ligne Commentry-Gannat

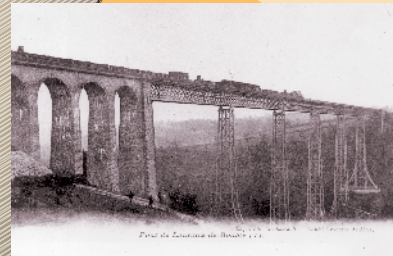


## Un besoin industriel

La ligne Gannat-Saint Sulpice Laurière est prévue pour :

- transporter les minerais, le bois, le kaolin et la houille,
- desservir les régions minières d'Ahun, de Lavaufanche, de Commentry et de Saint Eloy les Mines,
- acheminer leurs productions vers la Limagne et le Limousin.

Cette ligne est conçue dans l'esprit d'un partenariat public-privé, modèle original inauguré par la Charte des Chemins de fer promulguée le 11 juin 1842 : « Cession des terrains par les communes, construction par l'État, exploitation par des compagnies, fortune générale, fortune locale, fortune privée... ».



Pour exporter et se développer, les mines et les carrières ont besoin du chemin de fer.



## La concession

Déclarée d'utilité publique en 1861, la ligne est concédée à la Compagnie d'Orléans en 1863, avec un délai d'exécution de huit ans. Trois projets sont successivement étudiés, plus ou moins longs, plus ou moins chers :

- le premier passe par Lapeyrouse, Valignat, Naves et Jenzat.
- le deuxième rejoint Durmignat, La Lubièrre, Ebreuil, Vicq et Saint-Bonnet-de-Rochefort.
- le troisième relie Lapeyrouse, Coutansouze, Vicq, Saint-Bonnet et Mazerier.

Ce troisième tracé, final, est approuvé par le Ministre le 12 mai 1864, puis par les riverains et les communes intéressées le 27 avril 1867. La ligne est finalement inaugurée le 19 juin 1871, juste dans les 8 ans impartis !

## Querelle de clochers

La tradition orale rapporte que, lors d'une discussion houleuse sur une place d'Ebreuil (bourgade rivale de Bellenaves), le Duc de Morny, alors député du Puy-de-Dôme, aurait menacé : « Puisqu'il en est ainsi, jamais le chemin de fer ne passera à Ebreuil ». En effet, il passera par Bellenaves.

Le même de Morny, vice-président et gros actionnaire de la compagnie Paris Orléans, achète plus de 5 ha de terrain en 1858 sur la commune de Saint Bonnet de Rochefort. C'est juste avant le choix du tracé définitif... Comme le rapportait la femme du préfet Haussmann : « Chaque fois qu'on décide l'établissement d'une voie ferrée nouvelle, il y a chez nous un grand seigneur qui possède des terrains sur le trajet »...

## La gare de Gannat

La construction de la gare de Gannat par la compagnie du chemin de fer Grand Central de France a été achevée en 1855. Cette compagnie exploite de 1855 à 1857 la ligne Saint Germain des Fossés-Clermont-Ferrand puis en 1857 c'est la compagnie du PLM (Paris-Lyon-Marseille) qui reprend la ligne à son compte. En 1871, vient se greffer à Gannat la ligne Commentry-Gannat construite par la compagnie du PO (Paris-Orléans). En 1932, une 3ème ligne arrive, elle relie La Ferté Hauterive et Gannat. Au nœud de ces trois lignes et de deux réseaux, la gare a connu jusqu'en 1936 une importante activité tant voyageurs que marchandises. Il n'a existé qu'un seul bâtiment voyageur central, mais deux dépôts de machines de part et d'autre de la gare. Celui du PLM, construit en 1869 et agrandi en 1932, disposait d'une rotonde à cinq voies. Celui du PO, plus modeste, datait de 1906-1907 ET a été supprimé vers 1930. Le buffet de la Gare, premier restaurant de l'époque, deviendra dans le temps l'Hôtel des deux réseaux. Ce bâtiment existe toujours.



1. Les premiers trains fonctionnaient en faisant brûler ...

- a. du bois ?
- b. du charbon ?
- c. du pétrole ?

2. Pour parcourir les 54 km de voie ferrée entre Commentry et Gannat, il fallait en 1871...

- a. 25 minutes
- b. 1 heure
- c. 5 heures

3. Pourquoi construire tant de ponts et de tunnels ?

- a. pour faire joli dans le paysage
- b. pour donner du travail aux ouvriers
- c. pour aboutir à une ligne sans montées ni descentes abruptes

