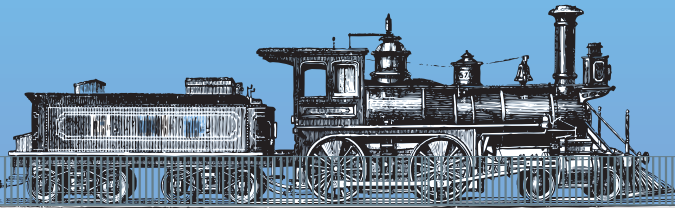


Trait d'union entre la fin du XIXe siècle et aujourd'hui, les 54 km de la ligne Commentry-Gannat et ses ouvrages d'art relient, sans relâche, les hommes et les pays, entrelacent encore les économies et les vies quotidiennes, structurent toujours le paysage, franchissant cols et vallées.

D'HIER à AUJOURD'HUI



L'irrigation de l'économie

Depuis 1870, la Compagnie d'Orléans puis la SNCF ont transporté la population vers les centres de soins et les administrations, vers les capitales régionales, vers les écoles et les universités ...
Le train a acheminé toutes sortes de marchandises produites localement (vin, bois, céréales, bétail, tungstène, kaolin...) ou nécessaires à l'économie locale (ciment, matériaux divers, engrais,...).



A travers l'histoire

Traction animale

En 1869, deux industriels proposent la construction d'un chemin de fer à traction animale pour relier les carrières de kaolin à Louroux de Bouble.
Le baron Cadier de Veauce veut une ligne de 5 km au départ des Colettes.
Son concurrent, P.A. Jouhet, projette un trajet de 6,5 km depuis Echassières.
La gare choisie sera Lapeyrouse, reliée aux carrières de kaolin par une voie ferrée étroite (0,60 m) qui longeait fidèlement la route départementale sur tout le trajet d'Echassières à Villonne.

La Résistance

Lors de la Deuxième Guerre Mondiale, pendant l'occupation allemande de la zone sud, les habitants sont réquisitionnés, chaque nuit par groupe de quatre et à tour de rôle, pour garder le « Grand pont » sous les ordres de l'occupant.
La résistance ne fera jamais sauter les ponts par crainte des représailles sur la population.
Aujourd'hui, on raconte que contre quelques musettes bien garnies, les volontaires pour des rondes sans histoire n'étaient pas rares.

Les matériels

Depuis l'ouverture de la ligne jusqu'à la Deuxième Guerre Mondiale, les générations de locomotives se sont succédées :

. Forquenot. Machine à vapeur de Victor Forquenot (1817-1885). Plus de 1 000 de ces locomotives furent construites pour le réseau Paris Orléans. Elle tractait 160 tonnes à 64 km/h.

. Atlantic. Mise en service en 1900, cette locomotive de 70 tonnes à 2 essieux moteurs tractait 300 tonnes jusqu'à 100 km/h.

. Pacific. Avec ses 3 essieux moteurs, cette locomotive construite à 279 exemplaires, à partir de 1906, augmente la puissance du modèle Atlantic.

. Décapod. Encore plus puissante avec 5 essieux moteurs et 10 roues motrices (d'où son nom), la locomotive Décapod de 85 tonnes pouvait tracter des convois de 950 tonnes.

. Mikado. Nommée ainsi en l'honneur de l'empereur du Japon, où elle roula pour la première fois en 1897. Bien que d'origine américaine, c'est une version d'inspiration suisse qu'a choisie la compagnie du PO dès 1911. Ce modèle, plus efficace sur les lignes de montagne, fut emblématique des dépôts ferroviaires du massif central. Les Mikado ont terminé leur carrière au dépôt de Montluçon le 12 novembre 1969.

. Autorail Renault. Ces autorails à diesel, très souples d'utilisation, roulent sur le réseau PO à partir de 1933. Ils ne sont utilisés que pour le transport de voyageurs.



La ligne aujourd'hui

Aujourd'hui la ligne est toujours active, elle est fréquentée et a connu un important programme de jouvence en 2013. C'est une garantie de la pérennité du patrimoine. Le trafic concerne 2 trains de fret par jour et 8 liaisons TER aller - retour entre Montluçon et Clermont Ferrand.

A.



Classe les locomotives par dates d'apparition sur la ligne Commentry-Gannat.



B.

