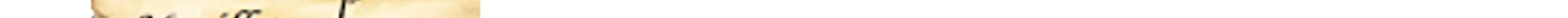
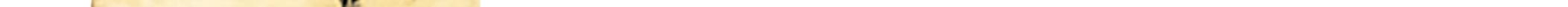




CARNET D'HISTOIRE

N° 8. Novembre 2025



Sommaire :

- Page 2 : éditorial.
- Page 3 : L'arrivée du chemin de fer en Basse Corrèze



Editorial.

Ce huitième « Carnet d'histoire » est consacré au chemin de fer, de son arrivée en Basse Corrèze et à Noailles en particulier jusqu'à nos jours

Une fois de plus, nous remercions notre ami Jean-Claude Sauvage qui nous a autorisé à utiliser ses travaux et en particulier l'article qu'il a publié dans le tome 140 du bulletin de la Société Scientifique Historique et archéologique de la Corrèze de l'année 2018.

Le 18 septembre 2021, Jean-Claude Sauvage nous avait par ailleurs captivé lors d'une conférence qu'il avait consacrée à l'ingénieur Adolphe Godin de Lépinay, presque un voisin puisque né au château de Moriolles, sur la commune de Lissac où il est également enterré.

Qu'il nous soit permis dans cet éditorial d'insister sur le rôle essentiel que cet ingénieur a joué dans le choix du tracé de la ligne Paris-Toulouse par Brive... et Noailles. Il lui a fallu se battre contre nos voisins de Dordogne et en particulier Pierre Magne, député puis sénateur et ministre tant sous le second empire que sous la troisième république, qui voulait à tout prix que cette ligne passe par la Dordogne, mais aussi contre ses collègues du Conseil Général en Corrèze qui souhaitaient privilégier la liaison Uzerche – Tulle et refusèrent en 1876 de demander des études sur Uzerche – Brive... Ces études, il les réalisa lui-même, à ses frais, et

- 2** *dut batailler en homme seul pour faire aboutir ses idées : lisons ce passage d'un article du Journal L'avenir, numéro 71 du 9 septembre 1894 :*

" La rectification de la ligne de Paris-Toulouse venait d'être décidée, le trajet de Toulouse à Gourdon arrêté, seule la distance entre Gourdon et Limoges restait à l'étude ; Périgueux désespérant d'avoir le passage de cette ligne mais la voulant au plus près possible, avait à la suite de nombreuses démarches avec plans plus ou moins vrais presque obtenu que la ligne de Gourdon se dirigea vers Condat et de Condat sur Limoges par St-Yrieix. La chose eût été définitivement décidée sans l'intervention de M. l'ingénieur Godin de Lépinay (...). en effet, par les soins et aux frais de M. de Lépinay, un tracé exact et vrai de la ligne de Gourdon, Souillac, Brive Uzerche, Limoges fut exécuté et démontra la supériorité sous le double point de vue de l'économie et de la distance à parcourir avec des rampes et des courbes possibles, de ce tracé sur celui de Gourdon, Condat, St-Yrieix, Limoges.

(...) M. de Lépinay qui avait sacrifié son talent et sa bourse à démontrer la vérité du tracé par Brive, comprit bien vite en présence des difficultés et des partis pris auxquels il se heurta, qu'une puissance influente, comme celle alors de Gambetta, lui était indispensable ; (...) il songea alors à son ami le général Billot et à user de son influence pour obtenir par lui et avec lui l' entrevue indispensable.

Le général Billot après quelques explications de l'ingénieur de Lépinay comprit toute l'importance qu'il y avait pour tout le département de la Corrèze et pour Brive plus particulièrement à ce que le projet de Lépinay fût adopté ; il ne se fit pas prier et heureux de rendre service à Brive à laquelle il devait tant, il demanda et obtint l'entrevue demandée au grand citoyen. Là, de Lépinay montra et expliqua son projet ; c'était trop clair pour que le génie du grand homme ne comprît immédiatement la chose ; aussitôt il annota de sa main le plan et projet qui lui était présenté en ordonnant de le porter de sa part à l'administration des travaux publics. C'en fût assez et le projet de Lépinay fut ainsi définitivement adopté, grâce au concours et au dévouement de Lépinay et Billot pour la ville de Brive."

(NOTA : Le Condat dont il est question dans cet article est Condat-sur-Vézère entre Brive et Périgueux)

Il existe aujourd'hui à Brive une petite rue qui part du lycée Cabanis vers l'avenue Emile Zola et qui porte le nom de « rue de Lépinay ». Pas même son prénom ! C'est tout l'hommage rendu par Brive à un homme sans qui cette ville ne serait jamais devenue ce qu'elle est aujourd'hui...

La ligne de chemin de fer de Paris à Toulouse traverse le territoire de la Commune de Noailles et fait partie de son paysage.

L'objet de cette étude est de retracer l'histoire de cette portion de ligne, ses origines, sa construction, son existence au sein de la Commune et de chercher à cerner quelle fut sa relation avec celle-ci : un certain nombre d'inconvénients, certes, mais aussi de nombreux apports positifs.

Il ne s'agit bien sûr pas de raconter ici l'histoire de la ligne Paris Toulouse, histoire longue et complexe qui mériterait à elle seule un important volume : cette ligne est magnifique tant par les régions qu'elle traverse que par la quantité et la beauté des ouvrages d'art qui la jalonnent, c'est une des grandes artères ferroviaires de la France. Il a cependant paru nécessaire de retracer un peu plus largement les origines de la partie qui nous intéresse, entre Noailles et Brive, dans le contexte général de l'arrivée du chemin de fer en Basse Corrèze à la fin du XIXème siècle, pour bien faire comprendre la nature et la portée de l'ouvrage. Mais on a essayé de se concentrer sur la Commune de Noailles, tant pour la phase de chantier que pour le fonctionnement ultérieur, en élargissant un peu le champ d'observation vers Brive, tant la partie qui va du Nord du Tunnel de Noailles à celui de Saint Antoine forme un tout homogène. Outre la documentation disponible, on a quelquefois fait appel à la tradition orale locale, telle que l'auteur peut la connaître, qui illustre et complète parfois ce que l'on trouve dans la documentation. Que les lecteurs qui ne connaissent pas Noailles pardonnent les mentions de nom de personnes ou de lieux dits propres à la Commune : il faut y voir la marque de la relation forte entre le tissu local et le passage de la ligne, comme probablement dans bien d'autres villages de France.

L'auteur forme le vœu que cette étude aide ses amis de Noailles à mieux connaître leur Commune et se veut au-delà un témoignage sur l'apport du chemin de fer dans les campagnes de France.



La première ligne de chemin de fer ouverte au public en France est celle de Paris à Saint Germain, qui date de 1837. Dès lors, l'irrigation de l'ensemble du territoire national par le chemin de fer sera la grande affaire de tout le reste du XIX^e siècle.

La relation directe de Brive avec Paris

L'arrivée du chemin de fer en basse Corrèze est une histoire longue et compliquée. C'est dès le 3 avril 1842 que le Conseil Municipal de Brive envisage dans quelle perspective le rail pourrait arriver à Brive. Mais dans le même temps s'échafaudaient de grands projets au plan national, dont la prolongation du Paris Orléans jusqu'à Toulouse via Limoges, Tulle, Bretenoux et Cahors. Mais ce projet devait être rapidement abandonné, devant les difficultés de franchissement de la bordure du Massif Central concernée. Cette même année 1842, une liaison directe Paris Toulouse était considérée dans les débats de la Chambre des Députés « comme inexécutable, car le tracé en est difficile... la nature du terrain en rendrait la construction extrêmement coûteuse et l'exploitation onéreuse ».

Ce n'est que dix ans plus tard que le projet du « Grand Central », une des premières compagnies de chemin de fer qui sera absorbée par le Paris Orléans (le « PO »), est adopté. En 1856 commence la construction de la ligne Bordeaux-Périgueux-Brive, qui devait permettre la première incursion du train en Corrèze. En 1858 est décidé l'emplacement de la future gare de Brive, au flanc du coteau du Tilleul. Et 1860 est l'année mémorable avec la fin des travaux en Corrèze en juillet, leur réception par les services de l'Etat le 12 septembre et l'arrivée du premier train en provenance de Périgueux le 17. Et le 30 septembre, jour de comice agricole, c'est l'inauguration solennelle avec plus de vingt mille spectateurs enthousiastes. Puis les choses continuent d'évoluer : Limoges, déjà desservie par la ligne venant de Paris via Orléans et Châteauroux depuis 1856, est reliée à Périgueux en 1861. L'année suivante, Brive est reliée à Toulouse via Capdenac. Puis en 1869 commencent les travaux d'une liaison Limoges Brive par Saint Yrieix. Mais la question d'une liaison Nord Sud plus directe de Paris à Toulouse restait posée. S'ensuit une longue querelle entre Brive et Tulle pour savoir par où passerait une telle liaison.

Enfin, dix ans plus tard, La chambre des députés examine le projet de l'ingénieur Chigot et acte la nécessité de prévoir une nouvelle ligne passant par Uzerche et descendant vers Brive. Un tracé par Tulle est définitivement écarté. La déclaration d'utilité publique est promulguée le 22 juillet 1881 et les travaux préparatoires sont immédiatement engagés. Voici donc le schéma du tracé définitif, qui montre aussi les anciens tracés par Saint Yrieix et Capdenac :



Les choses avaient avancé en parallèle du côté sud, puisque la déclaration d'utilité publique d'une liaison plus directe, et surtout à voie double, entre Brive et Toulouse via Cahors et Montauban date du 11 mars 1879. Ce document prévoit le lancement d'une enquête sur le nombre et l'emplacement des stations. Le budget d'étude alloué pour 1879 s'élève à 1.110.600 francs, sachant que 18.000 francs avaient déjà été dépensés en 1878.

Le chemin de fer pour Noailles

Cette décision avait été préparée au cours des années précédentes, puisque dès le 16 juillet 1876, le conseil municipal de Noailles se réunissait pour traiter du sujet. On mesure combien l'attente était forte :

« Le conseil municipal de Noailles s'est réuni en séance extraordinaire en vertu d'une autorisation de M. le Préfet en date du 1er juillet dernier sous la présidence de M. Jean Baptiste Guary, adjoint. Etaient présents : MM. Guary, Bonimond, Glandine, Gramond, Laroche, Levet et Béril. Absents : MM. Le Comte de Noailles, Puybaret, Gorce, et Beylie. Le Conseil, considérant que les intérêts du pays sont engagés dans la question, que d'ailleurs le département tout entier a à s'y intéresser et que la Commune peut attendre de lui une aide dans les sacrifices qu'elle consent à faire pour obtenir la restitution de la ligne du midi, décide que la Commune de Noailles prendra à sa charge, de part avec le Département, dans la limite de ses ressources et dans une proportion qu'elle se réserve le droit de fixer ultérieurement, l'acquisition de tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer dont il s'agit, exception faite des propriétés bâties et des jardins enclos ».

Prise de position enthousiaste, mais qui en réalité n'engageait pas à grand-chose puisqu'on verra que les terrains en question avaient vocation à être achetés par les Domaines.

Le même esprit inspire la résolution prise deux ans plus tard, lors de la séance du 31 mars 1878 :

« Le Conseil, vu la délibération du Conseil Général attribuant une somme de 3.000 francs par kilomètre pour l'achat du terrain de la ligne de Montauban, vu le projet présenté par MM. Les Maires de Brive et de Souillac pour l'exécution de cette ligne, lequel projet ne comporte pas de station à Noailles :

- considérant que ladite étude qui traverse la Commune sur 4.400 mètres environ comporte une ligne à faibles pentes qui peut rendre les plus grands services au pays,
 - considérant que le dit chemin de fer remplace la route de Paris à Toulouse qui est de temps immémorial la grande voie du pays et qui traverse la commune,
 - considérant qu'une station est nécessaire à Noailles et que la Commune a lieu de faire des sacrifices pour l'obtenir,
- Décide : la Commune prend à sa charge la dépense en indemnités de terrain dépassant le prix moyen de 2.500 francs par hectare acquis. La seule condition est qu'il existera une station sur le territoire de la Commune ».

Le décor est donc planté. Mais il faudra encore attendre deux ans avant que les opérations ne s'engagent véritablement.



Le viaduc de Lamouroux

LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE

6

Organisation générale des opérations

La maîtrise d'ouvrage est exercée par l'Etat, représenté par le Ministère des Travaux Publics, depuis Paris.

La maîtrise d'œuvre est confiée à la direction des Ponts et Chaussées du Lot et représentée par l'Ingénieur Général Joseph Lanteirès. Organisation logique, puisqu'il s'agit rappelons-le de la ligne Montauban-Brive dont la plus grande partie se situe dans le département du Lot. A ce propos, le lecteur comprendra que lorsqu'il est question de « la droite de la ligne », il s'agit du côté Est et que « l'amont » des ouvrages est au Sud, alors qu'aujourd'hui on regarde plutôt la ligne dans l'autre sens. C'est la maîtrise d'œuvre qui est l'interlocutrice des entreprises qu'elle a retenues et des échelons administratifs locaux comme la Préfecture de la Corrèze, la Sous Préfecture de Brive ou les municipalités concernées.

Le concessionnaire, c'est-à-dire l'exploitant de la future ligne, sera la compagnie Paris Orléans (Le « PO »). Il ne sera désigné qu'en 1883, dans le cadre du plan Freycinet, du nom du ministre des travaux publics de l'époque, qui fit adopter un véritable schéma directeur du chemin de fer au plan national.

Préalables

L'année 1880 dut être consacrée aux études préalables, la déclaration d'utilité publique datant comme on l'a vu de fin 1879, mais dès lors les choses s'engagent véritablement. Le 9 octobre 1880, un arrêté du Ministère, en réponse à une demande de l'ingénieur général Lanteirès du 3 septembre, autorise l'occupation de terrains (20 parcelles appartenant à 5 propriétaires différents) pour le dépôt des remblais résultant du percement du futur tunnel de Saint Antoine, le passage des ouvriers, l'entreposage des matériaux, dans le cadre de l'ouverture de la cuvette aval du tunnel.

Le 28 décembre 1881, le découpage du chantier en lots est approuvé par le Ministère. La décision est notifiée à M. Lanteirès, et « vu l'urgence » celui-ci est autorisé à réduire à quinze jours le délai d'affichage et de publication. Le lot N° 11 correspond approximativement au parcours de la ligne en Corrèze, depuis la perte de la Couze jusqu'à Brive, c'est-à-dire pour plus de la moitié sur la Commune de Noailles.

Enfin, en 1882, les travaux sont officiellement lancés. L'arrêté ministériel du 12 janvier est adressé au Préfet de la Corrèze avec les attendus suivants : loi du 24 mars 1879 pour l'établissement d'une ligne chemin de fer de Brive à Montauban, plan et profil en long en Corrèze approuvés par le Ministère le 15 avril 1880, désignation des communes concernées par l'arrêté préfectoral du 27 avril 1880. Une commission est nommée avec MM. Labrousse, conseiller général, médecin à Brive, Ceyrac, notaire à Meyssac, Guillard, conseiller d'arrondissement, banquier à Brive, Blanc, notaire à Mansac, pour suivre le chantier.

Les expropriations

Un des aspects marquants sur la Commune du passage du chemin de fer est bien sûr celui des expropriations : un certain nombre de parcelles, dans ce pays de petite agriculture, devaient être enlevées à leur propriétaire, souvent ancestral, pour faire place à la nouvelle ligne.

En mars 1882 est lancée une enquête parcellaire en application d'une loi de 1841 qui régit ce type d'opération. Une lettre est envoyée par la Préfecture aux Maires concernés de la Corrèze en leur demandant un affichage à l'église et à la Mairie.

Dès le 18 août 1882, l'administration a reçu 120 « bulletins de consentement ». Le 2 septembre paraît l'arrêté donnant la liste des expropriations commune par commune. Il ne semble pas y avoir eu de difficultés particulières.

Travaux préparatoires

En fait, la préparation des travaux avait déjà commencé. C'est ainsi que dès 1881 il est question de la galerie d'essai du tunnel de Planchetorte dont les adjudicataires sont Louis Fraysse et Jacques Brunet, « tâcherons », pour une somme de quarante mille francs. On creusait en effet d'abord une galerie provisoire, plus petite que le futur tunnel, pour reconnaître le terrain et effectuer les visées nécessaires. De même, le 9 avril de la même année, on note la soumission du sieur Brunet Jacques, tâcheron, pour exécution en régie de la galerie d'essai du tunnel de Noailles pour une tranche de 40.000 francs. Un rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées précise que le travail est découpé en tâches, dont chacune est au plus de 40.000 francs. Chacune doit faire l'objet d'une adjudication. Dans le cas du tunnel de Noailles, il est accordé un relèvement du prix de 20 à 23 francs du m³ pour tenir compte de la dureté inattendue de la roche et de l'abondance exceptionnelle des eaux.

En 1881 également, les parcelles à occuper temporairement à Noailles pour le percement de la galerie d'essai, le dépôt des déblais et l'établissement d'une voie provisoire pour le transport des déblais de la cuvette de la tête amont du souterrain sont précisées : elles appartiennent à la veuve Mathou (2a et 9a au Devès, à Alexis Comte de Noailles (pré de 88a à Noailles), à Traversac (terre de 1.92a à Couze), à Maître Bonimont, notaire (terre de 6.43a), à Gorse Pierre (terre de 6.68a au Pont de Coudert).

Contours définitifs du projet

Ce n'est qu'en 1882 que l'on trouve une description complète du projet pour le tronçon qui nous intéresse, dans une note du Ministère des travaux Publics (1^{ère} section, 2^{ème} bureau) adressée au Préfet de la Corrèze et précisant le contour du lot de travaux N° 11 : « Le lot N° 11 va de la gare de Brive à la perte de la Couze, soit 8.357,70 m. » Description du projet : on remonte la vallée de la Couze en se tenant sur le versant droit où se place la station de Noailles, et on perce un souterrain de 952 m sous la forêt qui sépare la Couze de la Couzolle. On s'établit sur le versant gauche de ce ruisseau pour passer près de son confluent avec celui de Planchetorte. Il y a là deux petits viaducs, en tout seize arches de 10 m d'ouverture. Puis un souterrain sous le « massou » de Saint Antoine qui sépare la vallée de Planchetorte de celle de la Corrèze. On rencontre aussitôt après la ligne de Brive à Capdenac.

7

Lors des travaux préparatoires, on s'est aperçu que la tête amont du souterrain de Noailles débouchait dans un terrain tourbeux. Il a fallu relever la ligne de 3 m en prolongeant le palier de la station de Noailles, ce qui a permis de réduire sa longueur à 852 m. La pente limite de 1% sur laquelle on descendait a porté le tracé trop haut sur le flanc gauche de la Couzolle. On s'est jeté sur le versant droit en abrégeant le parcours de 182 m, ce qui donne en définitive trois viaducs présentant ensemble 32 arches de 10 m, et un souterrain nouveau de 266 m dans le contrefort de Planchetorte. Le rayon des courbes est supérieur ou égal à 500 m. A part le palier de la station de Noailles qui est de 753 m, on descend toujours avec une pente de 1%, sauf dans les souterrains où elle est de 0,75%. Les terrassements à ciel ouvert représentent 356.000 m³, soit 58 m³ par mètre linéaire de voie. L'assainissement implique 24 aqueducs de 0.40 à 2 m d'ouverture. Le rétablissement des communications entraîne 3 passages supérieurs, 2 passages inférieurs, et un passage à niveau. Le viaduc de Lamouroux présente une courbure de 900 m de rayon, Ligniroux et Planchetorte sont droits. La longueur des tunnels est de 852 m à Noailles, 260 à Planchetorte, et 1083 à Saint Antoine. Les galeries d'axe sont déjà percées et les cuvettes sont ouvertes à chaque tête d'ouvrage. Coût : 4.640.000 francs. Deux réserves spéciales sont formulées : les « plinthes » seront de 0,35 m sur les viaducs et de 0.30 m sur les passages supérieurs. Les pilastres en fonte des garde-corps seront plus légers que prévu et ne comporteront pas de chaînes. Sur les viaducs, certaines piles porteront des garde-corps. On prévoira des contreforts pour masquer les angles du viaduc en courbe de Lamouroux .»

Précision importante : un arrêté préfectoral du 2 septembre 1882 oblige au maintien des écoulements d'eau et des chemins d'accès, avec obligation d'établir des passages provisoires dotés d'un revêtement d'au moins 20 cm d'épaisseur et des aqueducs d'au moins 60 cm de diamètre.

LES TRAVAUX

Au Nord : le premier chemin de fer de Brive à Noailles !

Tout à fait à la fin de l'année 1882, le 27 décembre, M. Lanteirès transmet au Préfet de la Corrèze une demande de l'entreprise titulaire du lot de travaux N°11, Marey et Louchard, pour établir une voie ferrée de service allant des carrières de Meyrignac à Planchetorte et Lamouroux. On trouve au dossier une lettre manuscrite signée Marey et Louchard et datée du 9 février 1883 qui explicite la demande : « Pour conduire la pierre nécessaire à la construction des ouvrages d'art, nous avons l'intention d'établir une voie ferrée de 1m de largeur à traction de machine partant de la carrière de Puymèges prévue au devis, suivre le nouveau chemin vicinal N° 1 de Brive à Lissac jusqu'au pont de Bouquet, franchir la vallée et le ruisseau de Mirigne (?) pour se jeter dans la vallée de Planchetorte par un grand développement à droite, traverser ensuite le chemin d'intérêt communal N° 25 de Brive à Sarlat par un passage à niveau. Suivant ensuite pour ainsi dire terre à terre le thalweg de la vallée de Planchetorte, arriver au hameau de ce nom où l'on traverse par un nouveau passage à niveau la route nationale N° 20 de Paris à Toulouse, pour se rendre au viaduc de Planchetorte, au souterrain de Saint Antoine et aux installations qui y ont été faites. Ensuite, par une voie de retournement venant emprunter l'accotement de la dite route nationale 20 jusqu'à la limite des communes de Brive et de Noailles se rendre aux ouvrages de Ligniroux et Lamouroux, se jetant ensuite à gauche franchir aussi la vallée de ce nom sur un pont de service parallèlement au viaduc et enfin suivant à peu près le tracé du chemin de fer arriver au souterrain de Noailles ». Il est également demandé l'occupation temporaire de parcelles, au nombre de huit sur le territoire de la Commune de Noailles, ainsi que l'autorisation d'entreposer des déblais autour de Planchetorte.

Dès le mois de mars, l'administration donne son accord en précisant les conditions de réalisation dans un rapport de l'agent voyer cantonal : construction sur l'accotement gauche de la RN 20 entre Planchetorte et le ruisseau de Lamouroux d'une voie ferrée pour

8

transporter les matériaux à « traction de machine ». Il faudra deux passages à niveau, l'un au chemin de Ligniroux sur Brive, et l'autre sur Noailles près du pont de Lamouroux. Les rails seront posés au niveau du chemin, avec contre-rail. On disposera des barrières en fer ou en bois à un mètre de la voie. Une surveillance permanente sera assurée par un garde spécial. On prévoira un éclairage nocturne. La responsabilité sera supportée par les entrepreneurs, qui assureront la remise en l'état des lieux à l'issue des travaux. Cela est assorti d'une redevance annuelle de 750 francs pour les deux kilomètres de Planchetorte à Lamouroux.. Au mois de juillet sont apportés quelques compléments à l'arrêté d'autorisation : la palissade devra avoir une hauteur de 1,30 m avec un poteau tous les cent mètres supportant une lanterne allumée la nuit. L'accord est donné pour deux ans.



Viaduc de Ligniroux

Le 1er décembre 1884, on trouve une demande de Marey Louchard pour un complément de voie de deux kilomètres et demi entre les carrières de Puymèges et le pont de Bouquet, avec en contrepartie l'engagement de remettre en état la route utilisée jusque-là et devenue impraticable. Cette dernière demande soulève la colère de l'ingénieur général Lanteirès, qui écrit au Préfet de la Corrèze le 26 décembre : « Il me reste à vous signaler l'esprit processif qui anime ces entrepreneurs qui ont soulevé, en cours d'exécution de leurs travaux, des contestations incessantes, accablé l'administration de réclamations peu ou pas fondées, évitant d'en préciser la valeur mais avec l'intention d'en tirer des arguments pour servir de base au procès qu'ils préparent à coup sûr contre l'Etat et qu'aucune concession gracieuse ne pourra conjurer ». Ce qui n'empêche pas Marey et Louchard de demander le 1er juin 1885 la prorogation de l'accord jusqu'à la fin des travaux, lesquels ont pris du retard faute de crédits disponibles en temps utiles.

Spécifications techniques

La Direction des Ponts et Chaussées imposait des spécifications précises et détaillées aux entreprises. On trouve un tableau qui donne la provenance, la qualité et la préparation des matériaux. C'est ainsi que sables et graviers viennent du lit de la Corrèze et sont « approvisionnés à pied d'œuvre par l'administration », la chaux vient de Saint Astier, le ciment à prise lente de Boulogne sur mer, le plâtre de Paris et la pierre de diverses carrières proches : le rocher coupé, Aubazine (pour le schiste), le Coutinard, Lescalier (près de Lafage), Jaurans, Entrecorps. Et c'est très précis : on distingue le moellon piqué, le moellon smillé, la pierre de taille qui vient en partie de deux carrières de Dordogne, La Mazeau près de Thenon et Chancelade près de Périgueux, mais dont la pierre sera réservée à certaines parties de la maison de garde (?). Les briques viennent « des environs de Brive », les ardoises de Travassac, les bois (chêne, châtaignier, peuplier, pin) sont de la région, mais le sapin vient de Norvège. Quant aux fers et à la fonte, ils viennent des « usines métallurgiques de France », sans autre précision. On trouve par ailleurs pour chaque ouvrage un devis, qui constitue également un métré, détaillé selon chacun des matériaux utilisés.



Le viaduc de Planchetorte

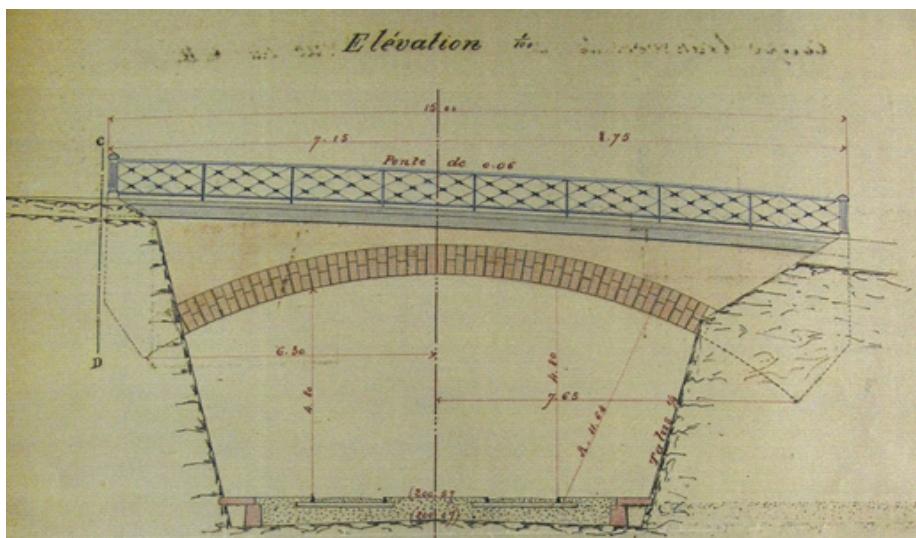
Du côté sud du tunnel de Noailles

10

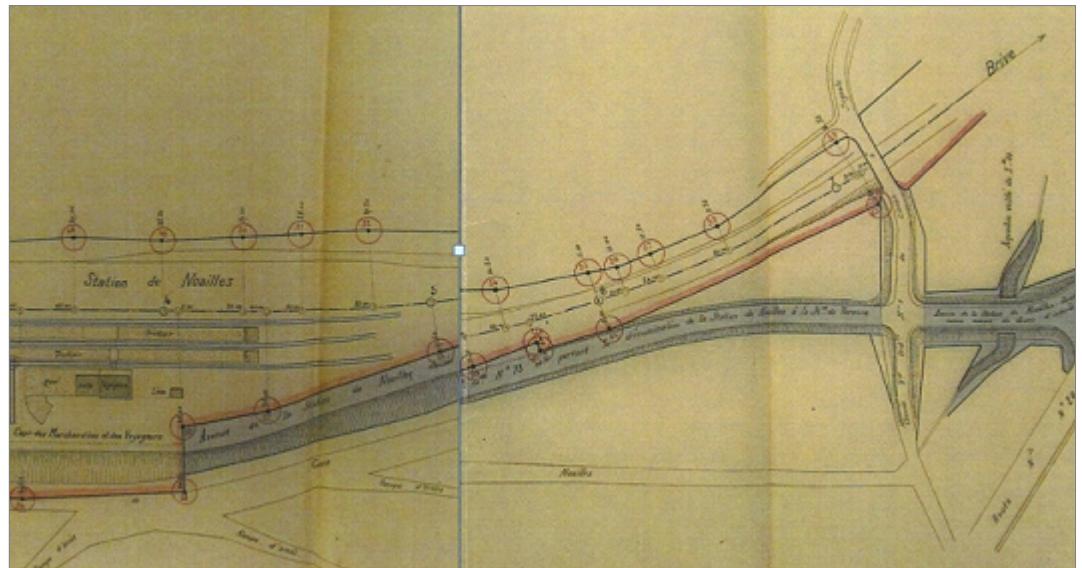
Il y a beaucoup moins d'ouvrages côté Sud, puisque le prochain tunnel, celui de Fontilles, se trouve sur la Commune de Chasteaux, et donc hors du lot de travaux N° 11. Le seul est le franchissement de la voie par le chemin vicinal N°1 de Lissac à Jugeals.

La déviation de celui-ci est approuvée par arrêté préfectoral du 19/05/1883 : le chemin traversera la voie sur un pont en maçonnerie. Le rayon de courbure sera supérieur à 25 m, la longueur de 123 m. Les rampes prévues sont les suivantes : 12% sur 52.5m, palier sur 7 m, 11,6% sur 44 m, 6% sur 19.5 m. La chaussée aura trois mètres de large et l'empierrement sera de 15 cm. Une deuxième déviation du même chemin N° 1 raccordera le chemin latéral à gauche de la ligne au chemin vicinal (4m de large) (Constat établi par Marchat, ingénieur représentant le service des chemins de fer, Lafon, agent voyer de l'arrondissement de Brive, représentant le service vicinal, et Fadat, Maire de Noailles). L'entreprise Marey Louchard demande à dévier temporairement le chemin en question, peu fréquenté et accidenté. La solution retenue fut celle d'un pont provisoire en bois, en attendant l'ouvrage définitif, et permettant d'enjamber la voie unique de desserte de chantier.

Voici le plan de l'ouvrage définitif :



Quant à la rue qui conduit à la gare (« l'avenue d'accès »), elle ne semble pas avoir causé de difficulté particulière. Des spécifications émises dès 1881 avaient fixé sa largeur à 7 m sur une longueur de 305 m, et prévu deux aqueducs de 80 cm et 1 m de diamètre.



Une mention particulière est à faire sur le tunnel de Fontilles : Les ouvriers y découvrirent une grotte toute brillante de stalactites, qui malheureusement ont été saccagées depuis. On peut voir dans l'église de Larche un autel construit entièrement avec des morceaux de stalactites provenant du tunnel de Fontilles. Le père de l'auteur racontait qu'on pouvait encore vers 1930 accéder à la grotte en question grâce à une échelle de fer scellée dans la paroi du tunnel, mais que l'exercice était dangereux !

Qui étaient-ils ?

Nous n'avons que peu d'éléments sur les hommes qui travaillaient sur les chantiers. Les effectifs engagés étaient fort importants. A côté des spécialistes attachés aux entreprises, on comptait une foule de manœuvres peu qualifiés recrutés sur place, ceci d'autant plus que l'agriculture connaissait une période de crise. La tradition populaire mentionne également la présence de nombreux étrangers, principalement des italiens, accusés par la presse « de prendre le pain de nos frères » lors de la grève de 1888.

Pour la partie Montauban Brive, nous n'avons retrouvé qu'un élément relatif aux effectifs employés. Il s'agit d'un tableau dressé par les services de M. Lanteirès, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Cahors, à la demande du Préfet de la Corrèze, qui s'enquérait des motifs qui poussaient les entreprises à recruter de la main d'œuvre étrangère. Il est daté du 31 janvier 1886. Ce tableau est intéressant à plusieurs égards :

Il donne tout d'abord un ordre de grandeur des effectifs engagés à un instant donné, malheureusement pour l'ensemble des chantiers en cours à cette date dans le Lot, c'est-à-dire Montauban-Brive, mais aussi Aurillac-Saint Denis près Martel. L'effectif global est de 1.218.

La répartition par métiers donne une idée de la façon dont les chantiers fonctionnaient :

Conducteurs d'entreprise	6
Chefs de chantier	65
Maçons	140
Charpentiers	31
Mécaniciens	6
Chauffeurs	6
Terrassiers	524
Mineurs	191
Manoeuvres	213
Charretiers	36
Total :	1218

On relève bien sûr le poids important des emplois peu qualifiés, et l'importance de la place des maçons, ce qui est logique compte tenu des techniques de l'époque et de la nature des chantiers. La seule mécanisation est celle des voies de desserte des chantiers, avec 6 mécaniciens et 6 chauffeurs.

La répartition par nationalité est de 1187 français, 1 suisse, 21 espagnols, et 9 italiens. La présence d'un suisse, qui plus est au poste de « conducteur d'entreprise » (on dirait probablement aujourd'hui « conducteur de travaux ») est significative : les talents des ingénieurs et des entreprises suisses (et d'ailleurs aussi autrichiennes, pour les mêmes raisons) font depuis longtemps autorité en matière de percement de tunnels. Une des entreprises engagées avait donc fait appel à de bonnes compétences. Pour ce qui est des deux autres nationalités, on est surpris de leur faible proportion qui ne représente que 2,5 % du total. Cela ne correspond pas vraiment à ce que rapporte la mémoire collective... L'ingénieur en chef Lanteirès ajoute en commentaire « en général, les entrepreneurs, quant ils ont besoin d'ouvriers, occupent sans distinction tous ceux qui se présentent sans se préoccuper de leur nationalité. Il n'y a d'ailleurs aucune différence entre les salaires des ouvriers français et celui des ouvriers étrangers ». Il faudrait sans doute approfondir...

A Noailles

Yvon Chalard dans son étude déjà citée indique que la population de la Commune est passée de 567 habitants à 751 entre 1880 et 1890. Où logeaient-ils ? Yvon Chalard dit que « des centaines de travailleurs investirent nos campagnes, souvent avec leur famille, occupant toutes les maisons disponibles, même fort délabrées ». Il devait en aller ainsi à Noailles.

Dans sa réunion du 12 novembre 1882, le conseil municipal de Noailles prend connaissance des plans et devis établis par l'architecte de l'arrondissement de Brive pour l agrandissement de la salle d'école des garçons, la réparation des murs de clôture et la construction d'une salle d'école annexe pour recevoir les enfants des ouvriers employés aux travaux publics du chemin de fer de Montauban à Brive, ainsi que le mobilier scolaire correspondant. La dépense s'élèverait à 14.863 francs. Le conseil, « très désireux de procurer un local aux familles nouvellement installées dans la Commune », approuve la dépense et décide de solliciter une subvention de l'Etat.

Et effectivement la population de la Commune subit une nette augmentation pendant la durée des travaux. S'il est impossible de retrouver précisément les arrivées et les départs de population, le registre d'état civil donne grâce aux naissances une idée de la pointe de population sur la période. Si le nombre de naissances par an s'établit à 17 en moyenne de 1870 à 1880, il passe à 24,5 de 1880 à 1890 pour retomber à 16 de 1891 à 1896. Et l'examen de la profession des pères illustre assez bien, même si ce n'est qu'approximatif, l'apport dû aux travaux du chemin de fer :

Année	Naissances	Cultivateurs et artisans	Autres métiers
1880	21	19	2 terrassiers, 1 mineur
1881	28	22	2 terrassiers, 3 mineurs, 1 entrepreneur de travaux publics
1882	23	14	7 mineurs, 1 charretier, 1 employé de chemin de fer
1883	39	21	7 terrassiers, 6 mineurs, 2 employés de chemin de fer, 3 maçons
1884	26	14	6 terrassiers, 4 mineurs, 1 maçon, 1 chef de chantier
1885	32	18	5 terrassiers, 7 mineurs, 1 maçon, 1 surveillant
1886	20	14	3 terrassiers, 1 mineur, 2 maçons
1887	19	18	1 terrassier
1888	22	17	2 mineurs, 2 maçons, 1 charretier

On observera que la natalité moyenne due aux cultivateurs et artisans, soit 17 sur la période, est sensiblement équivalente à celle que l'on relève avant et après.

Les hommes au travail

Les métiers des travaux publics sont malheureusement des métiers dangereux. Le législateur avait prévu dans les dispositions générales régissant l'organisation des travaux une provision de 1% du montant des travaux pour couvrir les soins de tous ordres et les indemnités à verser aux victimes d'accident dans l'exercice de leur métier. Cette provision était déposée au début des travaux par les entreprises entre les mains de l'administration. Il est certain que l'arrivée d'une population importante créait nécessairement un surcroit d'activité pour les médecins, les pharmaciens, et d'une manière générale pour tous les acteurs de la santé de la région. C'est ainsi que l'on trouve le 15 février 1882 une demande d'un pharmacien de Brive, Monsieur Playoult, aux Ponts et Chaussées demandant à être retenu pour le lot N° 11 Noailles-Brive qui venait d'être attribué. Il croit utile de préciser qu'il est « le seul pharmacien de Brive à être attaché aux institutions républicaines ». La réponse de Cahors, du 24 mai, lui indique que l'organisation des services médicaux relève des entreprises, auxquelles il est invité à s'adresser directement. On trouve dans les archives, pour le lot N°11 un certain nombre de cas où il fut fait appel à la provision de 1%, liste bien sûr non exhaustive puisqu'il s'agit des seuls cas remontés à l'administration. Le 14 octobre 1881, un accident non précisé survient à Louis Fraysse (adjudicataire du chantier) lors du percement de la galerie d'essai du tunnel de Saint Antoine. Le 26 octobre 1883, Gustave Maru, terrassier, est blessé du fait d'un déraillement de wagons. Il doit être amputé de la jambe droite. Le docteur Lachaud de Brive pratique l'amputation le 28 octobre. A sa sortie de l'hôpital, il est soigné chez lui, à Chanlat, où il réside avec son épouse et ses deux enfants. Il obtient avec quelque difficulté semble-t-il une indemnité d'une demi-année de salaire. En novembre 1884, le jeune Dulesne, 24 ans, est phthisique et sa mère, veuve, réclame une indemnité. Nous n'avons pas trouvé quelle suite avait été donnée à sa demande. En janvier 1885, un homme nommé Brunerie est reconnu en état d'invalidité totale et perçoit une demi-année de salaire, soit 730 francs. En avril de la même année, un accident grave (?) est notifié par Marey Louchard aux services des Ponts et Chaussées, qui informent la préfecture de la Corrèze. En mai, on note que Michel

13

LA FIN DU CHANTIER

Gaydier, terrassier de Moray Louchard, est décédé d'une pneumonie double. La compagnie d'assurances doute qu'il s'agisse d'un accident du travail, mais un secours de 333 franc est demandé. Il laisse une veuve et quatre enfants jeunes. En 1886 Hippolyte Redondès, ouvrier tailleur de pierre, est atteint d'une arthrite chronique, conséquence selon les docteurs Lachaud et Peyrat de Brive, du travail effectué. Il est déclaré en incapacité de travail, et une indemnité de 730 francs est réclamée. L'entreprise rechigne, mais l'ingénieur des Ponts et Chaussées demande le paiement d'office au Préfet. Enfin, en septembre 1887, Lapierre, ouvrier, chute de quatre mètres et se fracture le bassin. Il est soigné par le docteur Lachaud. La liste s'arrête là. Et dès 1886, Marey Louchard demandent à l'administration le remboursement du solde de la provision de 1% versée initialement.

Quels enseignements en tirer ? Tout d'abord que les travaux du lot N° 11 devaient être en voie d'achèvement en 1886. Ensuite, le chantier avait-il été particulièrement meurtrier ? Difficile à dire faute de points de comparaison. On notera toutefois, et c'est heureux, que nous n'avons pas trouvé trace d'accident mortel. Enfin que la provision de 1% instituée au départ avait été judicieusement évaluée, puisqu'elle paraît avoir suffi à couvrir outre les cas recensés ci-dessus tous les cas plus ou moins bénins qui ont dû se présenter, et permettre donc de soigner les hommes correctement.

La liaison Montauban Brive devait être inaugurée le 7 juillet 1891. Mais il restait encore à remettre les choses en ordre après une opération d'une telle ampleur.

Le nettoyage du chantier

Les entreprises avaient dû abandonner ici et là des restes de matériaux ou des matériels hors d'usage. C'est ainsi que par exemple est prononcée le 1er décembre 1891 la remise aux domaines du matériel abandonné par « le sieur » Jacques Brunet, tâcheron, sur des terrains appartenant à l'Etat (parcelles B 1405 et 1413).

Une affaire plus importante est signalée : dès le 22 août 1891, l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées produit un rapport sur un matériel abandonné important : une vieille machine locomotive et les débris d'un treuil. Il évalue les frais de transport à 362 francs, à la charge du même Brunet, mais celui-ci « a complètement disparu, il est mort probablement ». L'état estimatif du matériel est le suivant : une machine locomotive en mauvais état, montée sur 4 roues de 0,65 m de diamètre, et ayant 3,60 m de longueur environ entre les tampons, un ventilateur en fonte avec deux volants en fonte, deux arbres en fer, deux câbles en fil de fer et diverses autres pièces métalliques, le tout en assez mauvais état. Mise à prix pour l'ensemble : 200 F. Un jugement du tribunal de Brive du 16 octobre autorise la vente par les domaines du matériel en question, le produit de la vente étant à verser aux consignations au nom de Jacques Brunet ou de ses héritiers.

Dommages causés aux propriétés

Inévitablement, les travaux avaient causé quelques dommages aux propriétés, mais ceux-ci semblent avoir été très limités : dès 1881, un dédommagement de 260 francs pour 38 propriétaires est accordé pour les Communes corréziennes concernées : Estivals, Nespouls, Chartrier, et Noailles. En 1884, les maires se plaignent du chemin de fer provisoire établi entre Puymèges et le chantier, mais il semble qu'en fait cela ne concerne que Lissac et Brive. En janvier 1885, un rapport de l'ingénieur ordinaire des P&C évalue les dommages sur les terrains occupés temporairement à 647,67 F à Noailles. Un an plus tard, un second rapport les évalue à 195,74 francs (et 24 francs à Lissac et 14,25 francs à Chasteaux). En juin 1891, une plainte est déposée pour un bris de clôture et l'abattage d'un cerisier. Enfin, le 27 octobre 1891, Pierre Bourgès, demeurant au Bouyssou, se plaint dans une lettre de ce que, sur son terrain n° 100 près du viaduc de Lamouroux, un mètre cube de cailloux bouche le fossé. Il en demande l'enlèvement. Et le 22 novembre, nouvelle lettre pour retirer sa plainte. Il avait dû se passer quelque chose... Donc, en synthèse, il ne semble guère y avoir eu de dommage majeur du fait des travaux.

Il restait à régler la question foncière. On a vu qu'un certain nombre de parcelles avaient été expropriées pour permettre le passage de la nouvelle ligne. Après les travaux et la mise en service, il restait inévitablement des morceaux de parcelle inutilisés de part et d'autre du tracé et appartenant à l'Etat : ils furent remis aux domaines le 4 janvier 1892 et mis en vente aux enchères le 6 février. Le 6 avril, l'enregistrement et l'administration des domaines indiquent au préfet de Tulle qu'il n'a eu aucun enchérisseur pour les parcelles situées sur la Commune de Noailles. Une seconde vente est organisée le 6 mai à 14 h à la Mairie de Brive, qui cette fois aboutit à la vente des lots de Noailles. Et le 7 juin, Monsieur Chouzenoux, Maire de Brive, transmet les résultats à la Préfecture. Sont adressés à la commune le plan de récolelement définitif, ainsi que celui des cours d'eau et chemins communaux rétablis. Voici un exemple intéressant à plusieurs titres : il s'agit de l'entrée nord du tunnel de Noailles où l'on voit la mention des chemins et sentiers rétablis et surtout un pont enjambant la voie ferrée qui est percé d'un aqueduc permettant l'écoulement des eaux d'un petit ruisseau venant de la colline (en bas sur le plan) dans le pré qui borde la voie de l'autre côté. C'est la « Couzolle » dont il a été question plus haut. La tradition locale veut que ce pont ait été obtenu à force d'opiniâtreté par la propriétaire de la parcelle marquée « 1551- Lagarde Jean Baptiste, propriétaire au Bouyssou » pour se rendre à son jardin et au bois qui est au dessus. Mais on peut penser que la nécessité de faire passer le ruisseau a aussi joué un rôle...

L'aqueduc, dans l'épaisseur du pont, peut encore aujourd'hui être parcouru, si l'on n'a pas peur des ronces et de la faune qui y réside.

Tous ces travaux de raccordement avaient fait l'objet d'un procès verbal de « récolelement, de réception, et de remise » d'une recette effectuée conjointement et contradictoirement par Fadat, maire de Noailles, et Marchat, ingénieur des Ponts et Chaussées représentant le service des chemins de fer, le 30 juillet 1891. L'examen a porté sur onze points, qui vont d'une rectification de ravin du côté de la perte de la Couze à la déviation du chemin de Lamouroux avec passage sous le viaduc. Le dixième point est le pont qui vient d'être décrit : « déviation du chemin de Noailles à Lamouroux y compris fossé latéral et ravin, avec passage des eaux en pont canal sur le chemin de fer ». Partout, il est noté « exécution conforme ».



L'entrée nord du tunnel de Noailles

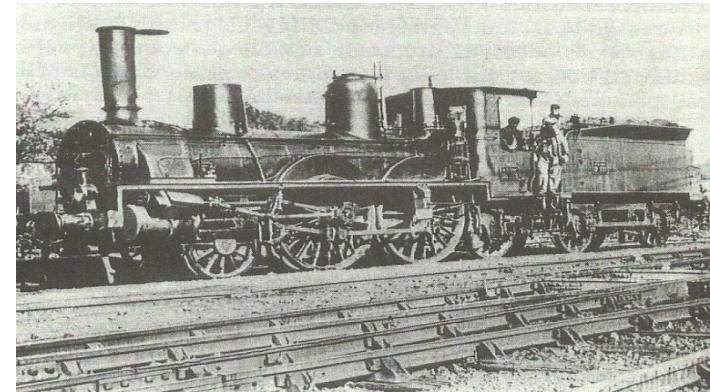
L'ère de la vapeur (1891-1943)

La ligne entre donc en service mi-1891. On note qu'en mai 1892, la liaison Brive-Cahors est desservie par cinq trains dans chaque sens chaque jour, dont trois sont omnibus et s'arrêtent donc à Noailles. Au plan local, le succès de la desserte locale dut être immédiat : pour les gens de la Commune et des alentours, c'était la porte ouverte vers Brive et ses commerces, ses médecins et pharmaciens, ses services administratifs... Pour les gens du Bourg de Noailles, un trajet de quelques minutes remplaçait une marche ou une expédition dans le « charretou » d'au moins deux heures pour aller à Brive. Le fils de l'instituteur d'alors, Georges Teindas, note dans ses souvenirs d'enfance : « Il y avait bien à Noailles une gare de chemin de fer. Son seul inconvénient était qu'elle se trouvait au fond de la vallée de la Couze, à dix huit cent mètres de la maison d'école. C'était très bien pour y descendre, mais quand on revenait de Brive avec des provisions pour la semaine, la côte était longue, surtout que la nationale 20 n'était pas ce qu'elle aurait dû être ». Pour les gens de hameaux et des Communes avoisinantes, c'était bien sûr plus compliqué puisqu'il fallait aller à la gare de Noailles, mais le gain était néanmoins très important. C'est à cette époque que les maires de Chasteaux et Chartrier se voient refuser par le PO d'admettre des voyageurs dans les trains de marchandises, dont celui de 15 h 23 à Brive est cité. Ils demandent alors qu'un nouveau train partant de Brive à 16 h vers Cahors soit créé. De même, en 1893, le Conseil Municipal d'Estivals demande l'établissement d'une halte à l'un des passages à niveau qui existent dans la traversée de la Commune. Cette demande est également rejetée par le Ministère auquel il s'était directement adressé.

Plus globalement, Philippe Duchemin nous donne une idée du trafic voyageur dans les années 30 à Brive : « à Brive (191 000 départs par an), les relations à grandes distances ne représentent que 20 % environ du total et Paris vient de loin en tête. Ce sont les courants régionaux à petites distances qui prédominent, liés à l'activité agricole : on se rend aux marchés et aux foires de la ville dans un rayon de 30 km à 50 km ».

On mesure l'importance du chemin de fer dans le désenclavement rural, et de ce fait dans l'activité commerciale de Brive.

Les trains à cette époque roulaient déjà à 120 km/h dans le parcours de plaine de Caussade à Montauban, mais seulement à 85 km/h de Brive à Caussade du fait du profil de la ligne. Les locomotives étaient sans doute du type Forquenot 121, la « bonne à tout faire » du PO :



Les voitures de voyageurs avaient été améliorées par Victor Forquenot : les premières classes étaient devenues luxueuses, avec lit-toilette, chauffage par circuit d'eau, éclairage à l'huile minérale, isolation sonore et coussins de caoutchouc entre la caisse et le châssis pour atténuer chocs et vibrations. Les deuxième et troisième classes eurent aussi l'éclairage à l'huile, mais le chauffage se limitait à des bouillottes changées dans les gares importantes. Les banquettes en bois de la troisième classe furent rembourrées de crin et recouvertes de toile noire.

Puis les locomotives prirent une autre allure, comme cette 240 en gare de Brive, dans les années trente.



Evènement important en 1908 : des investisseurs brivistes créent à Noailles une entreprise de fabrication de chaux, reprenant ainsi une tradition séculaire puisque l'on trouve à Noailles, située à la limite du Causse, la trace de fours à chaux artisanaux très anciens. Mais il s'agit là d'une entreprise moderne : deux fours neufs, un téléphérique transportant les pierres de la carrière aux fours, et surtout ... un embranchement privé sur la ligne de chemin de fer.

Cela conférait à la gare de Noailles le rang de gare de Marchandises ! Même si le gros du trafic était représenté par la chaux fabriquée sur place, d'autres natures de fret ont dû y être chargées ou déchargées. Philippe Duchemin, cité plus haut, indique l'importance des transports de fruits et légumes en provenance du Bassin de Brive en général et cite la chaux de Noailles parmi les denrées industrielles partant de Brive.

L'électrification (1943)

Philippe Duchemin nous donne également les grandes étapes de l'électrification de la ligne Paris Toulouse dans son ensemble : « En 1920, le PO obtenait la cession de la Haute Dordogne, mais à charge de réaliser un plan complet d'électrification. Les réalisations furent espacées : l'usine d'Éguzon, sur la Creuse, par l'Union hydro-électrique (P.-O. et Union d'électricité),

fondée en 1921, Coindre et Marèges, sur la haute Dordogne, en 1927 et en 1935. Parallèlement, on avait entrepris la grande électrification ferroviaire : Brétigny-Vierzon (1926-1927) et, après une longue interruption probablement liée à la crise de 1929, Orléans-Tours (1933), Vierzon-Brive et Montauban-Sète (1935), Tours-Bordeaux (1938). L'électrification de la dernière section de la ligne Paris-Toulouse, celle de Brive à Montauban, entreprise en 1939 a été achevée en 1943, en relation avec la mise en service du Barrage de L'aigle sur la haute Dordogne. »

Un rapport au Conseil d'Administration de la SNCF d'octobre 1938 est consacré à l'électrification de la ligne de Brive à Montauban. Il considère que cette électrification (163 km) est « à envisager » afin de combler la lacune qui existe entre les zones électrifiées de Paris à Brive et de Montauban à Sète. D'autres arguments sont avancés : le profil de la ligne entre Brive et Montauban est en dents de scie, le

16

trafic y est important, et les trains y sont limités à 53 wagons ce qui les empêche d'atteindre le tonnage possible en amont et en aval (1200 tonnes), ce qui entraîne de nombreuses manœuvres parasites et onéreuses. Les travaux à prévoir sont tout de même importants :

- établissement d'une ligne à 90.000 volts de Toulouse à Brive pour se raccorder aux lignes correspondantes qui existent déjà dans ces deux villes.

- construction de sept sous stations, dont celle de Noailles, pour transformer le courant alternatif à haute tension en courant à 1.500 volts continu pour alimenter les motrices. Il est prévu également des habitations pour le personnel.

- équipement des voies, qui comprend la pose des caténaires, (voir photos pages 3 et 5), l'éclissage électrique des rails, les circuits auxiliaires, les liaisons téléphoniques, la modification de certains ouvrages d'art.

- aménagement des voitures et fourgons de grand parcours pour le chauffage électrique.

- enfin, bien sûr, acquisition de cinq locomotives de type 2D2 identiques à celles déjà en service par ailleurs pour les voyageurs. Pour les marchandises, ce sont vingt locomotives de type CC.

Au total, l'investissement envisagé est de l'ordre de huit cent millions de francs. Le rapport fait valoir en contrepartie des économies non négligeables résultant d'une plus grande homogénéité du trafic et d'économies substantielles sur le combustible et le personnel d'exploitation.

La décision dût être prise très vite, puisque l'électrification du tronçon Montauban-Brive, entreprise en 1939, devait intervenir en 1943, ce qui est assez rapide si l'on tient compte de l'importance des travaux et de la période de guerre, puis d'occupation.

La période de guerre

Si la région avait été loin des théâtres d'opération du début de la guerre, en 1939-1940, il n'en alla pas de même en 1943-1944 du fait de la montée en puissance de la Résistance. La ligne de chemin de fer de Noailles à Brive constitua une cible importante pour le Maquis, et subit un certain nombre d'attaques.

Le 11 février 1944, le maquis décide de monter une opération de sabotage au tunnel de Planchetorte, dont la configuration est propice. Le groupe Timbault intervient vers 23 h pour placer les charges d'explosif destinées à arrêter le train et permettre d'attaquer les GMR positionnés dans le fourgon de queue, qui sont chargés de protéger le train. Les charges sont placées de façon à n'exploser, au signal d'un guetteur, qu'après le passage de la locomotive dans laquelle le chauffeur et le mécanicien sont français. L'attaque réussit pleinement, et les maquisards peuvent même libérer les deux cheminots qui conduisaient le train ainsi qu'un gendarme français qui était dans un wagon. Un soldat allemand est tué. Une seconde attaque, menée par le même groupe, a lieu le 22 février au même endroit, et cause le déraillement de la locomotive et de quatorze wagons.

Le 7 mars 1944, c'est la sous station électrique de la gare de Noailles, toute neuve, qui est visée. L'objectif est d'arrêter le trafic qui comporte alors de nombreux convois chargés de troupes allemandes. Le 7 mars, avant l'aube, un fusil mitrailleur est installé par quatre hommes dans le coteau qui fait face à la gare. Dès le lever du jour, l'objectif est bien visible, ainsi que les GMR chargés de garder l'ouvrage. Le radiateur d'huile qui assure le refroidissement des installations est détruit au fusil mitrailleur, en quelques minutes, et le déclenchement de la sirène d'alarme confirme aussitôt le succès de l'opération. Cette attaque sera renouvelée à l'identique le 19 mars avec le même succès.

Mais l'opération la plus importante est celle du 7 juin. Ce jour là, le lendemain du débarquement en Normandie, les responsables de l'AS locale décident, selon les directives reçues de Londres, de s'en prendre au train blindé quotidien que les allemands font

circuler entre Souillac et Brive. Quelques mètres de rails sont arrachés sous le tunnel de Noailles juste avant sa sortie Nord, et le groupe d'attaque se place sur la nationale 20, derrière un muret, à un endroit d'où l'on voit bien la sortie du tunnel et une ligne droite de plusieurs centaines de mètres au fond de la vallée. L'idée était bien sûr que le train s'immobiliserait sous le tunnel et que ses occupants, obligés de sortir à pieds à découvert pourraient être mitraillés. Hélas, le train, emporté par son inertie, sort partiellement du tunnel et s'immobilise dans la ligne droite. Il fait alors usage de ses armes lourdes : une maison est incendiée, deux autres endommagées, le mur de soutènement de la route démoli en partie. Le bilan humain est lourd : sept soldats allemands tués, et du côté des français trois sont tués et deux autres blessés. Les soldats montent de la vallée, les trouvent, et les emmènent au train en trainant l'un d'eux avec une corde. On ne les retrouvera jamais.

Le trafic dût être interrompu longtemps à la suite de ces événements, car ce n'est qu'en avril 1945 que la grand-mère de l'auteur écrit dans une lettre à son fils « les trains circulent à nouveau ! » avec un accent de joie. Elle était bien sûr épouse de cheminot et voyait la voie ferrée de sa fenêtre, exactement à l'endroit où s'était produite l'attaque du train blindé...



La sous-station électrique de Noailles

Aucune évolution marquante n'est à noter sur la ligne elle-même dans les décennies qui suivent la fin de la guerre. Les motrices électriques se sont substituées assez rapidement aux locomotives à vapeur, même si on pouvait encore voir de ces dernières jusque dans les années soixante. La modernisation des matériels et des infrastructures a été continue. A titre d'exemple, on voyait passer à Noailles le « Capitole », superbe train rapide Paris Toulouse, le premier en France à dépasser les 200 Km/h (mais pas entre Brive et Noailles !) qui circula de 1960 au début des années 90.



La vie de la gare de Noailles se déroulait avec régularité. Ecouteons Jean Michel Cloup, qui y travaille en 1966-67 évoquer ses souvenirs : « *Le bon fonctionnement de la gare est assuré selon une organisation en trois x huit : le chef de gare assure la tranche de midi à vingt heures, et deux autres agents celle de vingt heures à quatre heures et celle de quatre heures à midi. La tâche essentielle consiste à superviser la circulation des trains, plus précisément sur les deux cantons Brive-Noailles et Noailles-Chasteaux.*

Mais d'autres tâches sont à effectuer, dont les plus importantes sont les arrêtés comptables de fin de mois pour le trafic voyageurs, et la tenue à jour des textes réglementaires en fonction des fréquentes modifications qui apparaissent, ...sans compter le ménage du matin

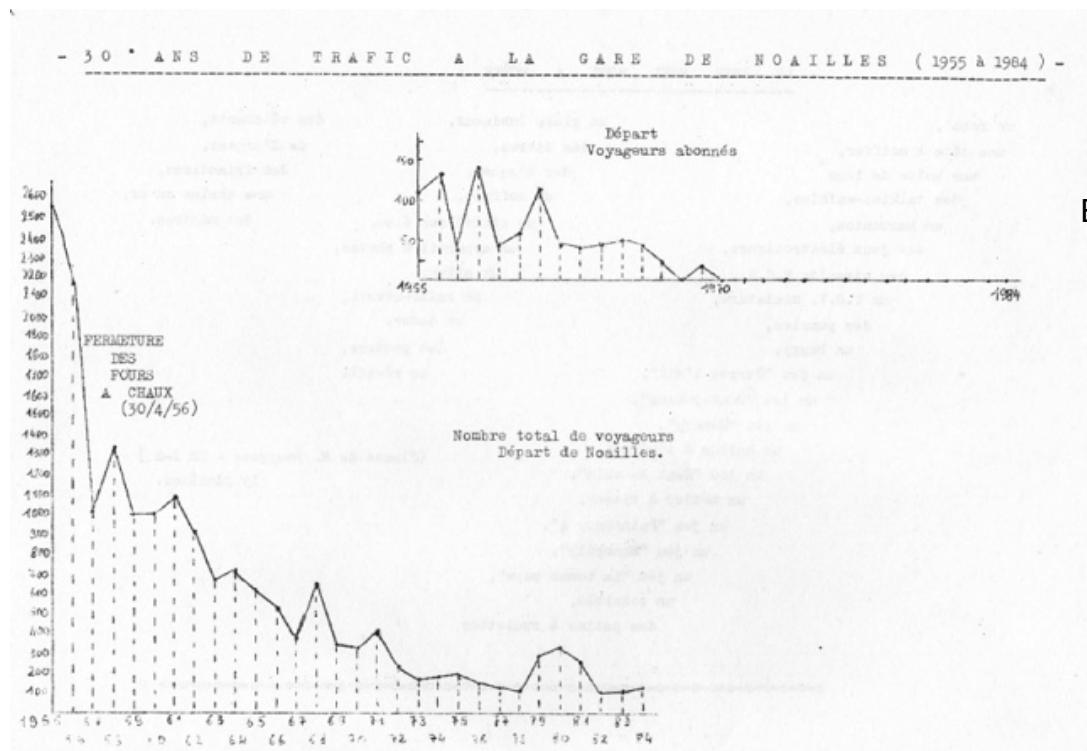
dans la gare. Il était important que celle-ci soit impeccable ainsi que les installations de voie : les agents devaient à tout moment porter chemise, cravate et veste d'uniforme, les postes de radio à transistors étaient interdits.. Un règlement précisait même le sort à donner aux torchons selon leur état de saleté.

Le trafic est de l'ordre de quatre vingt trains par jour, dont un tiers la nuit, avec une pointe de l'ordre de vingt trains entre minuit et quatre heures du matin. L'agent de service doit sortir de la station trois fois pour chaque train, avec son drapeau ou sa lanterne (les lanternes électriques avaient succédé aux lanternes à acétylène) : une première fois pour arrêter la sonnerie avertissant que le train arrive. Une deuxième fois pour l'observation du convoi qui passe afin de vérifier l'absence d'incident comme une bâche flottante, une roue bloquée, un chauffage de roue repérable au rougissement de la boîte à graisse située en tête d'essieu. Ne pas oublier de vérifier que le train a bien ses deux lanternes rouges sur la dernière voiture. Si un incident est à signaler, il faut prévenir le régulateur par téléphone afin que le convoi soit arrêté à la gare suivante, et parfois couper le courant sur la voie intéressée. Enfin une troisième fois pour ouvrir les signaux et arrêter la sonnerie. De ce fait, si l'on s'endort, les signaux sont bloqués et la circulation des trains interrompue. Chaque évènement est inscrit sur le « carnet de dépêches », et les heures de passage des trains notées sur le "Registre de cantonnement".

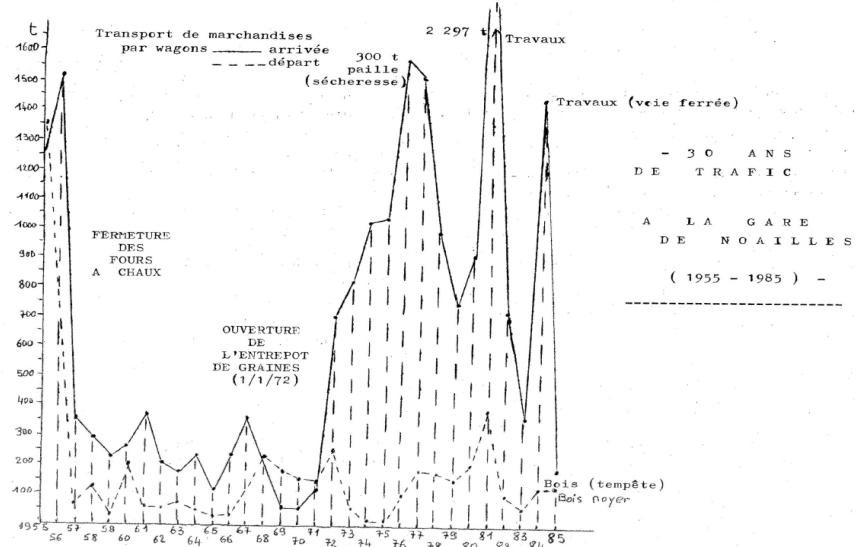
Le « tableau de circulation » représente l'outil de travail de base : il donne la liste théorique des trains qui doivent passer. Les trains supplémentaires ou « facultatifs » sont bien sûr à y inclure, de façon à constituer la « feuille journalière de circulation ». La régulation était assurée à Noailles, grâce à des relations téléphoniques avec Limoges et Toulouse. Il y avait peu d'incidents, les plus fréquents étant des dérangements de signaux. Chaque acte de vigilance pouvait être récompensé par une gratification. On peut le dire aujourd'hui : il arrivait à Monsieur Cloup de s'allonger sur le banc du quai et d'y somnoler, comptant être réveillé par le bruit du convoi suivant. Les nuits devaient être longues : il était seul, sa seule relation avec l'extérieur étant un téléphone ... à fiches ! Et pourtant des inspecteurs de la SNCF faisaient des tournées régulières pour vérifier que tout était conforme et pouvaient infliger des sanctions : demande d'explication, souvent accompagnée d'un blâme avec ou sans inscription au dossier, ainsi que de la suppression d'un vingt quatrième, voire d'un douzième, de la prime de fin d'année. Et l'inspecteur comptable n'hésitait pas à confisquer la clef du tiroir où on conservait les espèces si celle-ci avait été oubliée dans la serrure.

La paye était reçue à la gare pour l'ensemble du personnel rattaché à celle-ci, c'est-à-dire, outre les cinq agents et l'intérimaire chargés de l'exploitation, une dizaine de « taupiers », selon le surnom donné aux agents chargés de l'entretien de la voie. Il faut aussi compter les agents chargés du passage à niveau et de la sous station électrique, ce qui au total représentait au total vingt à vingt cinq emplois cheminots sur la Commune. »

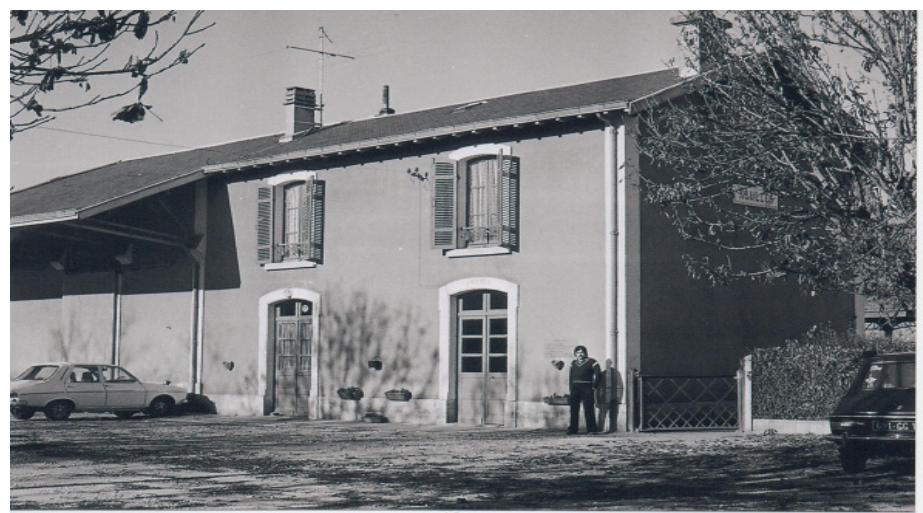
Cependant, l'activité à la gare de Noailles décroissait régulièrement depuis les années cinquante. Pour ce qui est des voyageurs, les derniers abonnés disparurent en 1970, tandis que la fréquentation globale, de l'ordre de 2500 passagers par an en 1955, tombait à une centaine au début des années quatre vingt : l'automobile était passée par là !



Il en allait de même du trafic marchandises : une chute brutale lors de la cessation d'activité des fours à chaux en 1956, puis un léger regain avec la création à côté de la gare d'un entrepôt de graines, et quelques pointes d'activité liées à des travaux sur la voie ou au négoce de paille lors de la sécheresse de 1976. Un curieux incident à signaler : l'incendie en gare de Noailles d'un wagon chargé de papier à cigarettes en novembre 1973.



Enfin, la gare devait fermer définitivement ses portes le 16 juin 1986.



Et depuis la ligne de chemin de fer n'a plus vraiment de lien direct avec la Commune de Noailles. Le bilan de son passage à travers la Commune, en plus d'un siècle, est pourtant largement positif.

Il faut penser tout d'abord à la relation qu'elle a permis d'ouvrir entre Noailles et le reste du monde : Brive, bien sûr, pour tous ceux qui y allaient travailler, pour les enfants qui passaient de l'école primaire au cycle secondaire, pour tous ceux qui y allaient faire leurs courses , consulter un médecin, effectuer une démarche administrative... Au delà, c'était Paris, avec en particulier le maintien des liens familiaux avec les Corréziens qui avaient été y chercher du travail depuis le XIXème siècle. Et puis les balbutiements du tourisme, deux exemples : la famille de l'auteur avait pu en 1931 visiter l'exposition coloniale à Paris, et l'amicale laïque de Noailles organiser un voyage à Arcachon, en partant de Noailles, en 1936.

La présence d'une gare a aussi entraîné un apport de population à la Commune. Après la pointe de la période de construction (1881-1891) nombreux ont été les cheminots qui sont venus résider à Noailles en allant chaque jour à leur travail à Brive. C'est par exemple le cas du grand père de l'auteur qui a fait toute sa carrière comme mécanicien « à l'entretien » à Brive. Il est même apparu un profil particulier – comme sans doute dans bien d'autres communes de France – de « cheminot-paysan » : Monsieur travaillait « à la Compagnie », comme on le disait avec une connotation toujours positive, et Madame exploitait une petite ferme avec un peu de terre et quelques vaches et chèvres. Et la tradition s'est perpétuée : il y a encore à Noailles bien des anciens de la SNCF qui sont venus s'y établir sans forcément de lien direct avec la ligne.

Enfin, le passage de la ligne a été créateur d'emplois : directement, puisqu'on a vu que la gare de Noailles représentait encore, dans les années soixante, vingt ou vingt cinq emplois, et indirectement grâce à la Société des chaux de Noailles qui à employé jusqu'à cinquante personnes de 1908 à 1956.

Et depuis, le train traverse toujours la Commune, avec son grondement familier, et toujours son petit coup de trompe à l'entrée du tunnel. Un peu comme l'autoroute, qui passe aussi sous le village...mais ceci est une autre histoire.

Le 17 juin, il n'y aura plus de chef de gare à Noailles



Cette photographie, parue dans « L'écho du Centre », rappelle que la fermeture de la gare, le 16 juin 1986, a entraîné la suppression des 5 emplois de cheminots.

Patrick Gay aura été le dernier Chef de gare de Noailles.

Avec son épouse Martine ils logeaient dans le logement de fonction, à côté et au dessus du bureau et de la salle d'attente.

Par la suite, la gare sera habitée par des locataires puis, après son déclassement le 8 novembre 2020, le BV (Bâtiment Voyageurs) sera vendu le 5 mars 2021.