

B. Z. 3

DESCRIPTION

PITTORESQUE, HISTORIQUE ET GÉOLOGIQUE

DU CHEMIN DE FER

DE LIMOGES A PÉRIGUEUX

PAR

M. EUGÈNE MASSOUBRE,

Rédacteur en Chef de l'*Écho de Périgueux*.



PÉRIGUEUX

IMPRIMERIE DUPONT ET C^e, RUE TAILLEFER.

1861

Z
79

DESCRIPTION DU CHEMIN DE FER

DE LIMOGES A PÉRIGUEUX.

(Extrait de l'*Écho de vésone* du 27 août 1861.)

TIRAGE : 200 Exemplaires.

Massoubre

DESCRIPTION

PITTORESQUE, HISTORIQUE ET GÉOLOGIQUE

DU CHEMIN DE FER

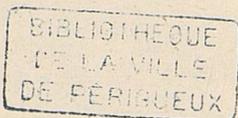
DE LIMOGES A PÉRIGUEUX

PAR

M. EUGÈNE MASSOUBRE,

Rédacteur en Chef de l'*Echo de Vésone*.

PZ 1579



PÉRIGUEUX,

IMPRIMERIE DUPONT ET C^e, RUE TAILLEFER.

1861.

E.P.
PZ 1579
C0002816552

DESCRIPTION

PITTORESQUE, HISTORIQUE ET GÉOLOGIQUE

DU CHEMIN DE FER

DE LIMOGES A PÉRIGUEUX.

L'ouverture du chemin de fer de Limoges à Périgueux a eu lieu le lundi 26 août 1864.

Cette nouvelle et importante section de la grande ligne nationale de Paris à la frontière d'Espagne offre un parcours de 99 kilomètres.

Elle comprend neuf stations intermédiaires. Ce sont, en partant de Périgueux :

- 1° La station de *Château-l'Evêque*, à 9 kilomètres de Périgueux ;
- 2° Celle d'*Agonac*, à 16 kilomètres ;
- 3° Celle de *Négrondes*, à 27 kilomètres ;
- 4° Celle de *Thiviers*, à 37 kilomètres ;
- 5° Celle de *La Coquille*, à 52 kilomètres ;
- 6° Celle de *Bussière-Galand*, à 62 kilom. ;
- 7° Celle de *Lafarge*, à 71 kilomètres ;
- 8° Celle de *Nexon*, à 79 kilomètres ;
- 9° Celle de *Beynac*, à 89 kilomètres.

De Beynac, on arrive directement à Limoges, à la rencontre de la ligne de Paris, qui

BIBLIOTHEQUE
DE LA VILLE
DE PÉRIGUEUX

s'allonge ainsi de 99 kilomètres vers sa destination des Pyrénées.

Le train d'inauguration est parti de Périgueux, à sept heures quarante minutes du matin. Nous en profitons pour visiter la ligne, qui offre un grand intérêt, non-seulement à raison des difficultés que l'art a dû surmonter pour l'établir dans de bonnes conditions de tracé, mais encore au point de vue pittoresque, historique et géologique.

Au sortir de la gare, la voie prend la direction de la vallée de la Beauronne, qu'elle suit jusqu'à sa naissance, pour gagner ensuite les plateaux du Limousin, sur lesquels elle se maintient constamment.

A peine le train est-il en marche que les souvenirs historiques se présentent en foule à notre pensée. Recueillons-les à la hâte, autant que le permettra la vitesse d'un convoi qui nous emporte à toute vapeur.

Ce premier chemin que coupe la voie, avant d'arriver au ruisseau du Toulon, est le Chemin-de-l'Eglise-Charles, ainsi nommé parce qu'il conduisait à une église du VIII^e siècle dont on remarque encore les vestiges et dont la fondation est attribuée à Charlemagne. Un jour, dit la légende populaire, le grand empereur campait avec son armée dans la plaine du Toulon. Il s'y trouva tout à coup aux prises avec une douloureuse anxiété : l'ennemi avait empoisonné la rivière. Ses soldats succombaient à la soif, lorsque, dans un mouvement involontaire, Charlemagne

frappa le sol de la pointe de son épée. O miracle! quelques gouttes d'eau jaillirent, la source du Toulon apparut, et l'armée fut sauvée. En témoignage de reconnaissance, Charlemagne fonda l'église qui a conservé son nom.

L'église n'est plus; mais la source reste. On l'aperçoit du chemin de fer, s'échappant avec fracas du pied d'un rocher calcaire et formant à sa sortie un abîme dont on n'a pu mesurer la profondeur. Elle débite, en cet endroit apparent, 1,200 mètres cubes d'eau par vingt-quatre heures; mais, dans l'intérieur de l'abîme, sont des fissures bien plus importantes encore, puisque leur débit journalier est évalué à 26,000 mètres cubes. Le courant de toutes ces eaux réunies est assez rapide pour mettre aussitôt en mouvement une vaste usine, la manufacture de draps de M. Léon Barret. Assurément, le Danube, le Rhin, la Seine n'ont pas, à leur origine, un début aussi éclatant que le ruisseau du Toulon, qui a le malheur de se jeter immédiatement dans la rivière de l'Isle. Ses eaux servent depuis vingt-cinq ans à l'alimentation de la ville de Périgueux, qui les reçoit au moyen d'aqueducs.

Ce souvenir accordé aux anciens âges, nous franchissons un viaduc sur la route impériale de Périgueux à La Rochelle, et nous nous engageons dans une tranchée ouverte en plein rocher calcaire, avec une rampe de 9 millimètres, qui nous conduit dans la vallée de la Beauverne, après avoir laissé à notre droite la briqueterie de M. Mie.

Voici Chancelade, célèbre dans l'histoire du Périgord. Siège d'une riche abbaye, fondée vers l'an 1120 et détruite à la révolution, cette petite localité, aujourd'hui chef-lieu de commune, a eu des temps de splendeur. On peut en juger par l'importance des restes de l'abbaye échappés aux ravages des hommes et par son église presque majestueuse. Le clocher est pourvu de meurtrières et conserve les dispositions intérieures d'un corps de garde. A ce propos, nous nous rappelons une anecdote, ou plutôt un fait de guerre qui se rapporte à l'époque de l'occupation anglaise et dont le connétable Du Guesclin est le héros. Chacun sait que le célèbre guerrier vint en Guienne, vers l'an 1377, pour en chasser les Anglais, et que, par sa vaillance et la terreur qu'il inspirait, il parvint à faire rentrer sous la domination française trois cents villes, bourgs et châteaux. Il était depuis quelques jours à Périgueux, lorsque d'un point culminant de cette ville il aperçut le drapeau anglais flotter sur le clocher de Chancelade. — Par Notre-Dame Guesclin ! s'écria-t-il, cet étendard maudit roulera dans la poussière avant la fin de la journée, avec tous ceux qui le défendent ! Et voilà l'illustre Breton en marche sur Chancelade, avec une petite troupe. Il se présente devant l'abbaye, transformée en citadelle. — Rendez-vous ! dit-il au capitaine anglais. — Et, comme celui-ci résistait devant ce qu'il croyait être une forfanterie : — Rendez-vous, répéta le guerrier, rendez-vous à Bertrand Du Guesclin ! — Saisi d'épou-

vante à ce nom redoutable, le capitaine anglais capitula, et Chancelade fut restitué à la domination du roi de France. — Bertrand Du Guesclin mourut le 13 juillet 1380, âgé de soixante-six ans. Le héros breton était fort laid; il avait la taille épaisse, les épaules larges, la tête monstrueuse, les yeux petits, mais pleins de feu.

Aux abords de Chancelade se trouvent les belles carrières de calcaire crétacé, dont la compagnie du chemin de fer a fait un si large usage pour ses gares et stations de la ligne. L'ouverture de la section de Limoges va leur donner de nouveaux et lointains débouchés. Aussi, la compagnie a-t-elle jugé à propos d'établir en cet endroit une voie d'évitement, ou port sec, pour leur exploitation.

A partir de Chancelade, nous ne remarquons, en fait de travaux d'art, que plusieurs aqueducs sur des chemins ruraux ou des pontceaux sur la Beauronne, et nous arrivons à la première station de la ligne, celle de Château-l'Evêque.

Cette localité, — son nom l'indique, — était la résidence de campagne des évêques de Périgueux. Le château qu'ils habitaient existe encore, avec ses tours crénelées, ses machicoulis et tout son système de défense; il est situé dans une position des plus agréables et domine de toute sa majesté les sites voisins. Ce château fut bâti vers le milieu du xiv^e siècle par l'évêque Adémar de Neuville. Il rappelle, hélas! une funeste catastrophe. C'est dans ses murs que, deux cents ans plus

tard, un autre évêque de Périgueux, Pierre Fournier, périt étranglé par la main de ses domestiques, qui n'étaient, dit-on, que les instruments de puissants personnages. On montre encore les marches de l'étroit escalier sur lequel s'accomplit ce crime abominable. Le P. Dupuy, auteur de *l'Estat de l'Eglise du Périgord*, raconte ainsi le meurtre, qu'il croit avoir été inspiré par une pensée de vol : « Les » domestiques auvergnats de l'évesque Fournier, ayant jeté l'œil de concupiscence, à » ce qu'on dict, sur des sommes notables » d'argent que leur maistre avait naguère » reçues pour quelque bénéfice, conspirent » sa mort, et, estant au Chasteau l'Evesque, » la nuit du quatrième juillet 1575, l'estran- » glèrent dans la descente d'un degré, le re- » mirent mort dans son lit, et, emportant ses » escus, se sauvent à la fuite. »

Le château est maintenant la propriété de la famille Debets de Lacrousille.

De la station de Château-l'Evêque à celle d'Agonac, il n'y a ni travaux d'art ni terrassements considérables; on suit toujours le ruisseau de la Beauronne.

Agonac est dans une situation très pittoresque, et nous ne doutons pas qu'il ne devienne avant peu, comme Saint-Astier sur la ligne de Bordeaux, le rendez-vous des habitants de Périgueux qui désirent se livrer aux douceurs de la villégiature. Cette bourgade remonte à la plus haute antiquité, ainsi que l'attestent les médailles gauloises recueillies dans ses fouilles et plusieurs ves-

tiges de constructions romaines. Elle possède les restes d'un château-fort, bâti vers la fin du x^e siècle : c'est l'une des cinq forteresses que l'évêque de Périgueux, Frotaire de Gourdon, fit construire pour résister aux incursions des Normands, savoir : Agonac, Crogniac, Auberoche, St-Christophe, Bassillac. O destinées humaines ! tant de soins devaient-ils aboutir à une fin tragique ! L'évêque Frotaire mourut assassiné à Mourcinq, commune de Coursac, le 8 décembre 994. « Il estoit nécessaire, dit » encore le P. Dupuy (*Estat de l'Eglise du Périgord*), que ce bon pasteur gouvernât » long-temps cette église ; mais le démon » suscita son prévost, qui, attendant sur sa » vie, le massacra cruellement au lieu appelé » Mourcinq, paroisse de Coursac. »

Notre train se croise ici avec un autre convoi d'inauguration parti de Limoges ce matin, à cinq heures trente minutes, et amenant dans un magnifique wagon-salon MM. Dufeu, administrateur, délégué par la compagnie ; Solacroup, chef de l'exploitation ; Martin, ingénieur de la construction, nommé récemment dans le service de la voie et bâtiments ; de La Taille, inspecteur principal à Orléans ; Guinard, agent commercial de la première inspection ; Gallard, médecin en chef de la compagnie.

Pendant que ces messieurs se rendent à Périgueux, où ils doivent être reçus par M. Paulon, sous-ingénieur de la construction, remplaçant M. Krantz, ingénieur en chef, absent en congé, et par M. Turpin, chef des gares, nous reprenons notre marche vers Limoges.

Nous quittons Agonac pour nous diriger sur la station de Négrondes. Nous laissons à droite Ligueux, où sont les restes d'un couvent de bénédictins, fondé dans le xii^e siècle ; c'est là que la Beauronne prend sa source. Nous apercevons à gauche les ruines d'un vieux castel, et nous arrivons à Négrondes sans avoir à signaler d'autres travaux que des aqueducs donnant accès à des chemins d'exploitation ou facilitant l'écoulement des eaux.

La station de Négrondes ramène la voie près de la route impériale n^o 21, de Paris à Barèges. Nous venons de sortir de la vallée de la Beauronne, et nous gravissons les plateaux sur lesquels est assise cette route, que nous longerons jusqu'à Limoges. — Négrondes (*nigra unda*) doit, dit-on, son nom à une fontaine remarquable d'où s'échappe une eau de couleur foncée. Cette station sera importante, à raison du voisinage de la riche commune de Sorges, qui lui enverra, pour l'exportation, ses vins si estimés.

A trois kilomètres de Négrondes, nous apercevons sur la gauche le bourg de Vau-nac, où surgit une magnifique fontaine intarissable; chose fort rare dans toute cette partie du Périgord.

Plus loin, à droite, apparaissent les tours du château de Laxion, érigé en marquisat par Louis XIV sur la tête d'un Chapt de Rastignac. Les enfants de celui-ci ne laissèrent pas de postérité, et la terre de Laxion sortit de la famille des Chapt de Rastignac, dont les quatre branches éteintes sont aujourd'hui re-

présentées du côté des femmes par la famille de Larochefoucault-Liancourt. Cette vaste construction domine le bourg de Cognac, bâti sur la rivière de l'Isle.

Nous approchons de Thiviers, la seule agglomération considérable du parcours. On y arrive immédiatement après avoir passé sous un tunnel de 390 mètres 50 centimètres de longueur, offrant une courbe de 800 mètres de rayon et une rampe de 0,04 centimètre.

Ce souterrain est percé dans les calcaires jurassiques : nous avons descendu l'échelle géologique. A Périgueux, nous étions en plein dans les calcaires du groupe crétacé, qui fournissent alternativement, à divers étages, d'excellente pierre de taille et de la chaux hydraulique. Un peu avant la première station, nous avons signalé les carrières de Chancelade, qui semblent appelées au plus bel avenir. Les bancs de calcaire crétacé, à part diverses inflexions causées par des accidents de détail, ont un relèvement général vers le nord-ouest, relèvement plus prononcé que la rampe du chemin de fer. L'aspect crayeux et blanchâtre de leurs collines se trahit au loin sous les cultures dont elles sont encore en partie couvertes, et, dans les points où elles sont entamées par les tranchées du chemin de fer, on remarque souvent des cordons de silex noirs régulièrement alignés, si caractéristiques de ce terrain. En quittant le groupe crétacé, on descend, comme nous l'avons dit plus haut, l'échelle géologique et on entre dans le terrain jurassique. Déjà, à la station de Négron-

des, on est entouré de calcaires de la grande oolithe, qui donneront une chaux grasse de la meilleure qualité, appelée à fertiliser bientôt les plateaux granitiques du Limousin. Enfin, à Thiviers, nous nous trouvons dans les calcaires de l'oolithe inférieure et les calcaires et les marnes du lias. Dans les profondes tranchées qui précèdent immédiatement le tunnel, le chemin de fer a coupé l'un des principaux gîtes de manganèse du département, celui qui a été le siège des explorations et des découvertes de M. Delanoue, géologue d'un haut mérite, dont la science éminemment pratique a été depuis si utile à l'industrie houillère de nos départements du nord.

Thiviers (*urbs Tiberii* des Romains, selon quelques étymologistes) occupe un des points culminants du Périgord; il est assis sur un coteau riant, au pied des montagnes du Limousin. Des débris d'antiquités romaines, recueillis dans les environs, militent en faveur de l'ancienneté de cette ville. Ce qu'il y a de certain, toutefois, c'est qu'elle existait comme ville fortifiée au XIII^e siècle; elle fut prise en 1221 par Guy, vicomte de Limoges, qui en fit une de ses *marches* sur cette frontière. En 1575, Thiviers fut emporté d'assaut par le vicomte de Turenne, père du célèbre général. Les habitants se défendirent avec un courage et une opiniâtreté qui leur firent repousser toute capitulation. Prise de vive force, la ville fut livrée au pillage et les habitants passés au fil de l'épée.

Aujourd'hui, Thiviers offre l'aspect d'une

jolie petite ville; elle est bâtie sur les deux bords de la route impériale n° 21, au centre d'un pays industriel et commerçant; on y compte trois fabriques de poterie et de faïence émaillée, plusieurs magasins de nouveautés, des hôtels en renom. Il se fait notamment un commerce de bestiaux très actif dans cette localité, dont le beau champ de foire planté d'ormeaux s'aperçoit de la gare. Les gourmets estiment les fromages de Thiviers, composés de lait de chèvre et de brebis. On voit à Thiviers un château très ancien, dominant la vallée, et appartenant à M. de Vaucocourt; on y remarque aussi l'élégante et somptueuse demeure de M. Lorenzo Theulier, juge de paix du canton et membre du conseil général de la Dordogne.

C'est à Thiviers que naquit le médecin Desvergues, auquel on doit d'avoir introduit l'inoculation de la vaccine dans le Périgord; la maison qu'il y habitait existe encore. Desvergues avait le titre de médecin des princesses de France.

C'est encore à Thiviers que reçut le jour l'évêque de Périgueux Rainaud, dont l'histoire des croisades fait mention. Cet intrépide prélat, étant parti pour la Palestine avec l'armée des croisés, trouva la mort au siège d'Antioche; il fut massacré sur l'autel pendant qu'il disait la messe, et sa tête fut coupée et promenée dans les rues de la ville. Cet événement tragique s'accomplit le 8 septembre 1099. Voici le récit qu'en donne le P. Dupuy (*Estat de l'Eglise du Périgord*) : « Nostre évêque,

» sachant que la victoire sur les ennemis vient
» d'en haut, commence à célébrer le divin sa-
» crifice de la sainte messe, et, tandis qu'il
» estoit à l'autel, dans cette action sacro-
» sainte, les ennemis donnent l'assaut si
» brusquement qu'ils forcèrent nos chrétiens
» à ce rencontre, et, parmi les boucheries
» sanguinaires, trouvent nostre saint pontife
» avec ses habits sacerdotaux, le massacrent
» cruellement, luy tranchant la tête sur le
» mesme autel où il disoit la messe. »

La station de Thiviers, située à peu près au milieu de la forte rampe qui monte de Périgueux vers le Limousin, est l'emplacement naturel d'une petite remise de deux locomotives. On y a établi également une remise de quatre wagons, que rendra nécessaire, à certaines époques de l'année, le concours des habitants du voisinage, et notamment de ceux de Nontron et d'Excideuil.

Nous quittons Thiviers après quelques minutes d'arrêt, pendant lesquelles la foule n'a cessé d'assiéger les abords de la gare, saluant de ses acclamations l'ouverture du chemin de fer qui vient fournir à leur contrée de puissants éléments de prospérité.

A peu de distance, nous apercevons de jeunes filles, vêtues du costume nontronnais, qui agitent leur mouchoir en signe d'allégresse. Elles sont descendues, dit-on, de la commune de Saint-Jean-de-Côle, célèbre dans le pays par un usage qu'il nous faut raconter, en empruntant la description de M. Wlgrin de Taillefer : « Près du bourg de Saint-Jean-

de-Côle et du village des Jouvens, c'est-à-dire *des jeunes gens* (ce qui a des rapports avec la fontaine de Jouvence), est une jolie source que l'on nomme la Fontaine-de-l'Amour. Elle est au bas d'un rocher dont le plateau est fort uni et couvert de mousse. Le jour de Pâques, toute la jeunesse des deux sexes se rend en cérémonie à cette fontaine, suivant un antique usage. Ensuite, elle monte sur le plateau, y folâtre et y prend ses repas jusqu'au soir. Si les jeunes filles hésitent d'y aller, leurs mères les encouragent, avec d'autant plus de sécurité que du village on les voit parfaitement. Les bonnes femmes sont persuadées que si leurs filles sont sages ce jour-là, elles le seront tout le reste de leur vie. »

A deux kilomètres de la station de Thiviers, la voie de fer entre de nouveau en souterrain, près du lieu dit le Tuquet ou les Doueyras; cette traversée se fait en ligne droite et suivant une rampe de 0,04 centimètre par mètre. La longueur totale du tunnel est de 328 mètres. Sur toute sa hauteur, il se trouve percé dans le banc de schiste mélangé de quartz que l'on rencontre à une profondeur de 40 à 45 mètres du sol. La largeur du souterrain, mesurée entre les piédroits, est de 8 mètres. L'écoulement des eaux est assurée, nous dit-on, au moyen d'un aqueduc longitudinal en pierres sèches établi sur l'axe de la voie. Ces eaux, amenées de deux kilomètres dans la gare de Thiviers, y sont utilisées pour l'alimentation des machines. Six niches sont

pratiquées, à droite et à gauche, pour le service des cantonniers.

En cet endroit, le chemin de fer quitte les terrains sédimentaires qui forment la ceinture du plateau granitique central, et il entre dans les terrains primitifs. Tout change brusquement d'aspect : d'un pays riche et populeux, doté de toutes les cultures, on passe dans un pays couvert de pâturages et de bois, où les villages sont clair-semés et où l'agriculture ne se manifeste plus que par quelques maigres champs de seigle et de sarrasin. La carte dit que nous sommes toujours dans la Dordogne, et ce mensonge géographique se continue pendant vingt kilomètres jusqu'à la limite des deux départements. Reconnaissons-le cependant, le pays est taillé plus en grand, et c'est avec satisfaction que l'œil se repose de temps en temps sur des échappées offrant, à gauche et à droite de la voie, de beaux et lointains paysages.

Dans une riante vallée, se trouvent la forge et le château de Mavaleix, ancienne seigneurie de la maison de Garebœuf, aujourd'hui propriété de M. Grenouillet, membre du conseil général de la Dordogne.

Nous arrivons à La Coquille, qui est la cinquième station en partant de Périgueux. Elle est assise sur un vaste plateau, remarquable par sa surface unie, à peine creusée par les eaux de quelques étangs. A cinq minutes de La Coquille, la voie quitte le terrain schisteux pour aborder résolument le sol granitique et couper une région montueuse

dans laquelle il a fallu déployer des efforts inouïs.

C'est ainsi, et toujours dans des tranchées cyclopéennes, que nous atteignons la station de Bussière-Galand, établie sur la limite des deux départements de la Dordogne et de la Haute-Vienne.

Ici, nous sommes en pleins souvenirs du moyen-âge. A gauche de la voie se dresse l'antique château de Châlus, qui vit mourir Richard-Cœur-de-Lion, frappé par un simple archer, le 26 mars 1199. Je regarde, saisi d'émotion, la tour d'où partit le trait fatal; j'éprouve le besoin d'aller visiter la prairie où le Lion, blessé à mort, donna en rugissant l'ordre de tenter un dernier assaut; je désire voir la poterne près de laquelle l'infortuné Bertrand de Gourdon fut écorché vif, sur les ordres de Mercadier, malgré les recommandations expresses du monarque anglais qui lui avait généreusement pardonné sa mort.

Ces souvenirs de sept siècles assiègent mon âme, et je ne puis me défendre d'une vive impression en traversant ces lieux foulés par le héros qui avait rempli de son nom les plaines de la Palestine et qui, devenu prisonnier du duc d'Autriche, ne recouvra la liberté que pour venir périr misérablement ici de la main obscure d'un soldat. C'est l'amour des richesses qui le perdit. Le récit de ce drame mérite d'être raconté : Ademar, vicomte de Limoges, vassal du roi d'Angleterre, avait découvert un trésor dans les souterrains du château de Châlus. En sa qualité

de suzerain, Richard le réclama comme lui revenant de droit, et ne se contenta pas de la part qu'Ademar lui offrait. Irrité du refus de son vassal, il vint mettre le siège devant Châlus, où le trésor était déposé. Parmi les assiégés se trouvait Bertrand de Gourdon, qui nourrissait contre Richard une haine héréditaire. Ce soldat remarqua le roi, assis sur un bloc de rocher, donnant des ordres pour l'attaque. Il lui décocha du haut de la tour une flèche d'arbalète qui l'atteignit à l'épaule gauche et pénétra très avant dans la côte. L'armée royale donna une dernière fois l'assaut. Bertrand de Gourdon, fait prisonnier, fut conduit devant le monarque expirant. — C'est donc toi, misérable, lui dit-il, qui as osé frapper l'oinet du Seigneur ! quel mal t'ai-je fait pour que tu aies voulu attenter à mes jours ? — Ce que tu m'as fait, répondit froidement l'archer ; tu as tué de tes propres mains mon père et mes deux frères, et tu voulais me faire pendre. Venge-toi maintenant ; je subirai le supplice avec joie, puisque j'ai mis à mort le fléau de mon pays. — Par saint Georges ! tu es un brave, s'écria Richard ; je te laisse la vie et je te rends à la liberté. — On sait que les dernières volontés du roi ne furent pas respectées. Bertrand de Gourdon, livré aux bourreaux par Mercadier, général en chef, fut tenaillé et écorché vif avant d'être pendu.

- A gauche encore, sur un mamelon élevé, nous avons aperçu les ruines de l'antique Courbefy, patrie de saint Waast, l'apôtre du nord

des Gaules et le catéchiste de Clovis, Courbefy qui a joué un rôle considérable au moyen-âge et qui rappelle glorieusement le nom de Bertrand Du Guesclin, son libérateur.

Non loin de Courbefy est le château de Vieillecour, que l'on aperçoit un moment du chemin de fer, avant d'arriver à Bussière-Galand. Sans avoir l'importance de son voisin, Vieillecour n'en était pas moins fortifié et appartenait aux d'Albret. La tradition populaire raconte que, pendant que le roi d'Albret (en patois *lou rei Délébrét*) se tenait à Courbefy, ses vieux parents résidaient à Vieillecour. Henri IV le dépouilla de son domaine, qu'il vendit aux Mosnier de Planeaux. Un demi-siècle avant la révolution, il passa dans la famille de Bourdineau, dont un descendant le possède encore de nos jours (M. Fonreau, conseiller à la cour impériale de Bordeaux).

Au-delà de Bussière-Galand, le pays se découvre de nouveau, et on aperçoit une série de mamelons capricieux, toujours verdoyants, souvent baignés par des étangs dont le calme contraste agréablement avec le mouvement bruyant du convoi.

Nous arrivons à la station de Lafarge, point le plus culminant du tracé. Lafarge est un simple village, auquel le chemin de fer va donner une grande importance, surtout si, comme tout l'indique, cette station doit être le lieu de bifurcation de l'embranchement de Limoges à Brive. Un dépôt de machines y sera établi dans cette prévision.

A partir de Lafarge, la voie est en pente :

on descend à travers les méandres d'un tracé toujours dirigé au milieu des mamelons dont nous avons déjà signalé la présence. Le pays est ici très pittoresque. D'un côté, se trouvent les ruines du château de Lastours, d'où partit le sire de Gouffier pour aller à la croisade; de l'autre, la nature nous offre des panoramas ravissants dont la perspective s'étend au loin.

Le convoi s'arrête pour la huitième fois depuis notre départ, et le conducteur crie : Nexon ! Cette station est admirablement située pour desservir une grande étendue de pays : aussi est-elle portée à la même classe que celles de Lafarge et de Thiviers. Nexon est un gros bourg, chef-lieu de canton, possédant dans ses environs un château du moyen-âge, qui vient d'être restauré avec intelligence par son propriétaire. On y remarque également une belle église en granit du pays.

Nous gagnons à toute vitesse la station de Beynac, la dernière en partant de Périgueux, n'ayant à signaler, en fait de travaux, que des tranchées considérables dans le granit.

De Beynac à Limoges, point extrême de la ligne et but de notre voyage, la distance est de 40 kilomètres; mais c'est dans ce court trajet que sont accumulés les travaux d'art les plus remarquables du tracé.

La voie, tantôt engagée en de fortes tranchées dans le granit, tantôt établie sur des remblais énormes, traverse la Briance sur un viaduc qui est, croyons-nous, l'œuvre capitale de la ligne.

La Briance est une petite rivière qui se jette dans la Vienne. Le viaduc est placé dans une courbe de 500 mètres de rayon et suivant une pente de 0,01 centimètre par mètre. Sa hauteur, à partir de l'étiage, est de 26 mètres 50 centimètres; sa longueur, d'environ 160 mètres. Il est composé de huit arches de 15 mètres d'ouverture, assises sur des piles à parements droits, qui reposent elles-mêmes sur des socles munis d'avant-becs et d'arrière-becs. Les voûtes et les tympanes ont un revêtement en briques; les maçonneries intérieures sont en moellon granitique. Cet ouvrage satisfait l'œil par son élégance et son apparence de robuste solidité.

Un peu après avoir dépassé le viaduc de la Briance, la voie est établie en palier sur une longueur de trois kilomètres; mais elle offre une série de courbes de 500 mètres de rayon, au moyen desquelles on a évité des tranchées trop profondes dans un granit d'une grande dureté, ou des entailles d'une solidité douteuse dans un terrain détritique ébouleux que les siècles ont accumulé sur toutes les pentes des montagnes primordiales et qui constitue en partie les berges des vallées granitiques.

Ces divers contours nous amènent en présence de la rivière la Vienne, que la voie franchit sur un pont biais, à cinq arches, non loin de l'usine de M. Ardant. Ce pont est établi suivant un alignement droit et dans un palier. Il est couronné par une corniche composée de moellons piqués, taillés en

forme de modillons. Sous l'arche de la rive droite et sous celle de la rive gauche, il est réservé un passage pour les chemins ruraux qui longent la vallée de la Vienne.

Après avoir vaincu l'obstacle que présentait la rivière, on est obligé de traverser deux fois, sur des viaducs, la route impériale n° 21. Ces deux viaducs sont l'un et l'autre placés dans une courbe de 500 mètres de rayon et suivant une pente de 0,01 centimètre. Ils sont formés d'une voûte en plein cintre, de 15 mètres de diamètre, et dont les culées sont perdues dans le massif des remblais. C'est ici le lieu de remarquer que le service de la construction a adopté, pour les viaducs, le type des culées perdues, de préférence au type avec piédroit; nous avons déjà fait cette observation sur la ligne de Périgueux à Brive. Le système choisi est plus économique; mais il ne manque pas d'élégance, et il offre en outre cet avantage spécial de démasquer complètement la voie et de permettre aux trains de s'apercevoir à longue distance.

Le sifflet strident et saccadé de la locomotive nous annonce que le train va s'engager dans les ténèbres du souterrain à l'extrémité duquel est la gare de Limoges.

Ce tunnel, d'une longueur de 1,024 mètres, traverse le contrefort granitique sur lequel la ville est assise; il est en ligne droite et dans une rampe de 0,007 millimètres. Du côté de Périgueux, le profil de la douelle intérieure du souterrain présente la forme ordinaire, c'est-à-dire une voûte en plein cintre suppor-

tée par des piédroits verticaux. Du côté de Limoges, la voûte est surbaissée en anse de panier, disposition demandée par la ville de Limoges, afin que son boulevard ne fût pas exhaussé d'une manière trop considérable. Les niches de garage pour les cantonniers sont au nombre de vingt, dix à droite, dix à gauche. La tête du souterrain regardant Périgueux est simple; comme elle n'est pas en vue, tout luxe d'ornementation y serait inutile. La tête du côté de Limoges est visible de la gare et des chemins d'accès; aussi est-elle ornée et mise en harmonie de style avec les constructions voisines.

Au sortir du tunnel, nous sommes dans la gare de Limoges, et nous saluons l'antique capitale des Lémovices, la cité des émailleurs du moyen-âge, la patrie du pape Clément VI, du chancelier d'Aguesseau, de l'illustre et infortuné Vergniaud, du maréchal Jourdan.

Le trajet que nous venons de parcourir s'est effectué en deux heures trois quarts; mais il sera possible d'accroître cette vitesse, de manière à ce que, par des trains express, la ville de Périgueux ne soit plus qu'à deux heures de Limoges, à onze heures de Paris.

Le chemin n'a provisoirement qu'une seule voie; mais il est construit pour deux voies, et il y a lieu d'espérer que ce complément ne tardera pas à lui être accordé. Déjà le ballastage pour la double voie est fait sur une certaine longueur du tracé.

Est-il besoin d'insister sur les avantages que présente cette ligne au point de vue com-

mercial et industriel de nos localités ? Elle va multiplier les échanges entre le Périgord et le Limousin, pays dont les produits sont si différents ; Limoges expédiera à Périgueux ses bois et son bétail d'élevé ; Périgueux lui enverra en échange ses vins et ses fertilisants calcaires. L'industrie viendra utiliser nos belles chutes d'eau et initier le Périgord à la vie industrielle qui lui a fait défaut jusqu'ici, parce que les capitaux seuls lui ont manqué.

La compagnie a compris l'importance de cette section. Toutes les stations sont pourvues de bâtiments destinés aux marchandises et de quais d'embarquement pour les bestiaux. Les départements de la Haute-Vienne et de la Dordogne font un très grand commerce d'animaux qu'ils expédient, spécialement les moutons, porcs et bœufs gras, en destination de Bordeaux et de Paris : ce sera un élément notable du trafic de la ligne.

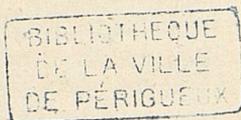
La voie est dans un complet état d'achèvement, et les convois y circulent en toute sécurité. Chaque station est pourvue d'une voie d'évitement pour le croisement des trains. Quatre réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines sont établis à Agonac, Thiviers, La Coquille et Lafarge.

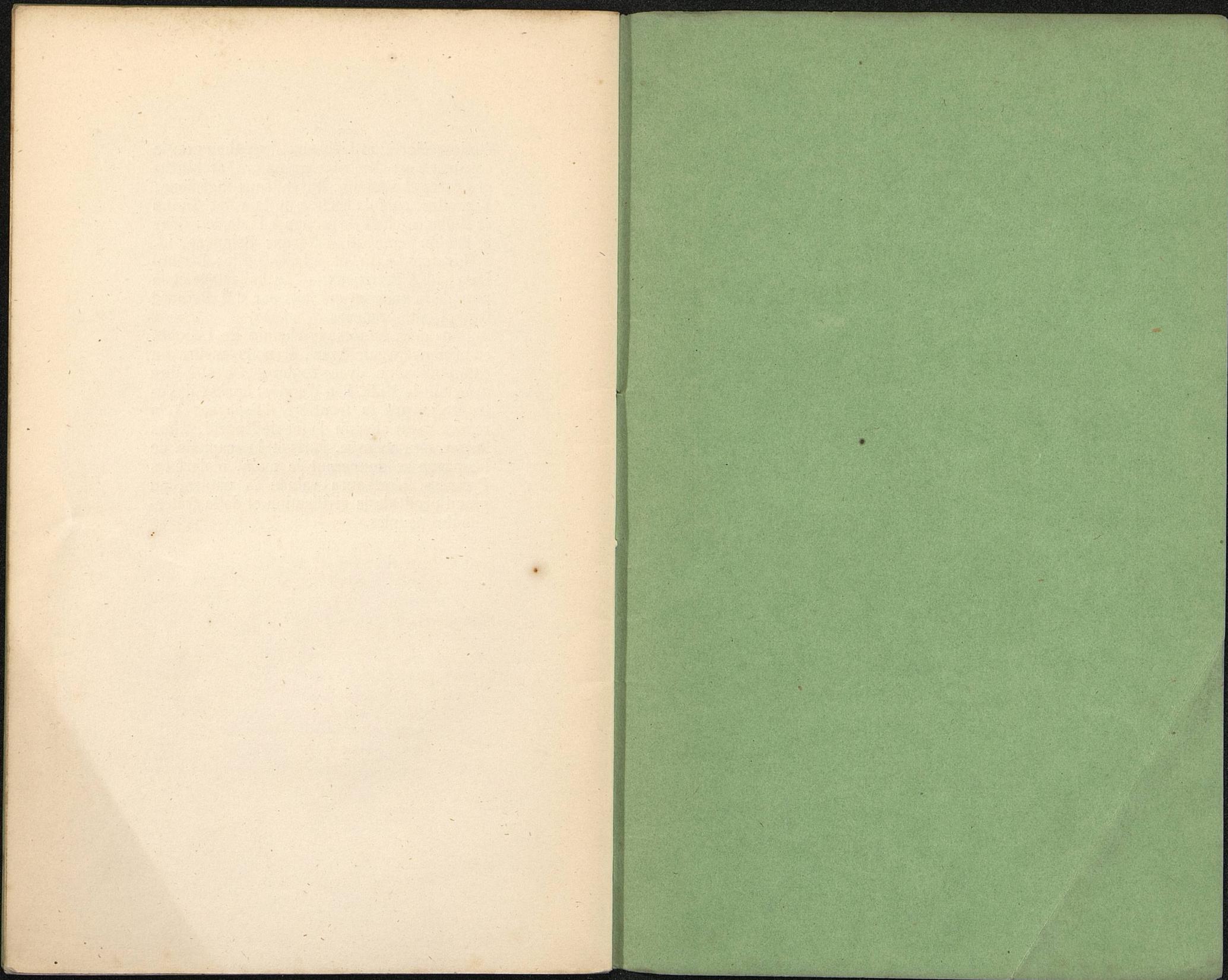
Les projets de la ligne ont été étudiés et exécutés sous la direction de M. Krantz, ingénieur en chef du réseau central de la compagnie d'Orléans, en résidence à Périgueux.

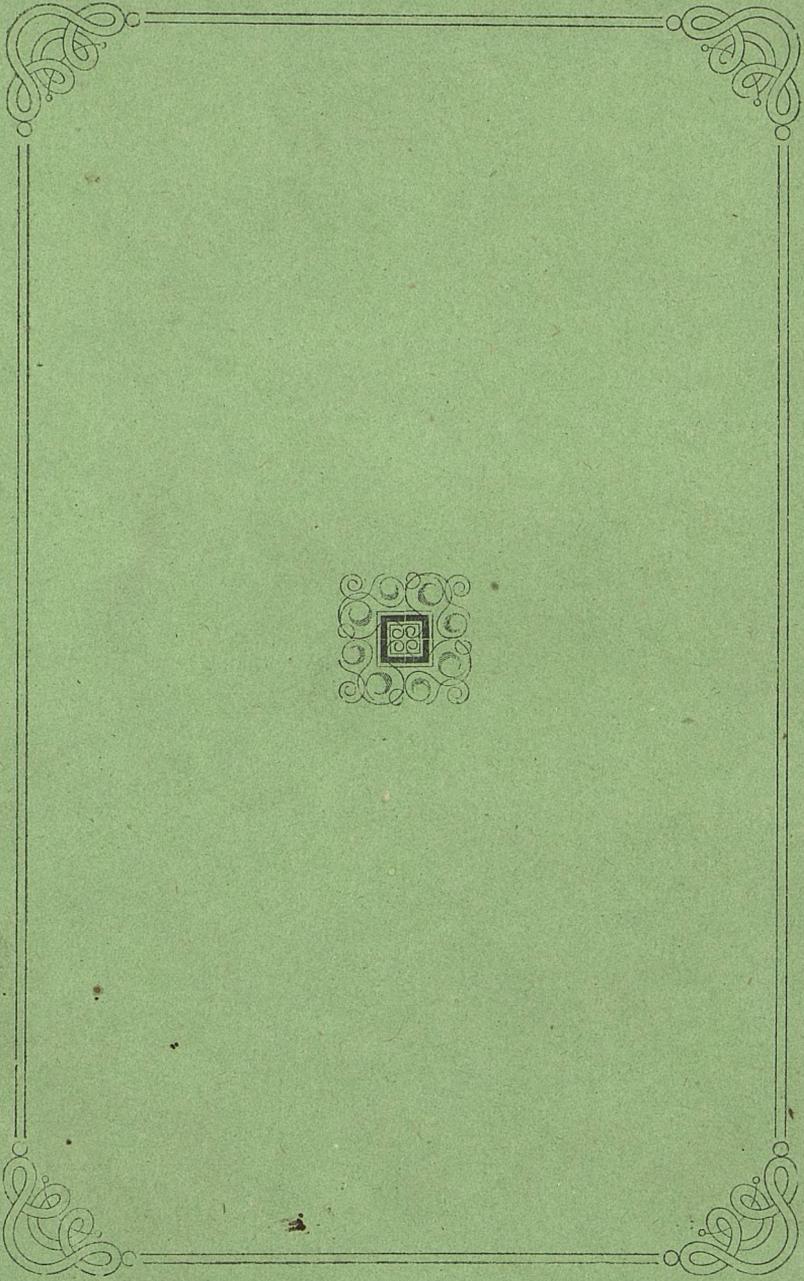
Nous remplissons un devoir en mentionnant ceux qui ont concouru à cette œuvre grandiose. Ce sont : MM. Moinot, ingénieur des

études ; Martin et Liébeaux, ingénieurs de la construction ; Michel, ingénieur, architecte des gares et stations ; Royer, sous-ingénieur ; Legendre, chef de section de la voie ; Tantin et Hallade, chefs de section à Limoges ; Gény et Paulon jeune, id. à Nexon ; Bringues, id. à Thiviers ; Le Dû, id. à La Coquille ; Barthélemy, id. à Périgueux. — Le ballastage et la pose de la voie ont été faits par MM. Bernard frères, entrepreneurs.

Dans deux années, le chemin de Limoges se prolongera sur Agen, et nous mettra en communication avec Toulouse, c'est-à-dire avec tout le Midi. Peu d'années après, il s'étendra jusqu'à la frontière d'Espagne, à la rencontre du chemin de fer de Madrid. Alors la voie sera achevée. Paris et la capitale de l'Espagne se donneront la main, malgré les Pyrénées. L'art aura vaincu la nature, au grand profit de la civilisation et de la fraternité des peuples.







P
15