

B773

RÉCEPTION PAR L'ÉTAT

DU CHEMIN DE FER

DE PÉRIGUEUX A BRIVE

ET

RELATION DU PREMIER VOYAGE EFFECTUÉ SUR CETTE LIGNE

(31 Août 1860)

Par M. Eugène MASSOUBRE,

Rédacteur en chef de l'*Écho de Vézère*.



PÉRIGUEUX

IMPRIMERIE DUPONT ET C^e, RUE TAILLEFER.

1860

Z

81

— En rendant compte du premier voyage effectué sur le chemin de fer de Périgueux à Brive, nous avons fait mention d'une chronique relative à un combat soutenu par trente-neuf habitants de Périgueux contre des cavaliers de la garnison d'Auberoche, dans la plaine de Saint-Laurent.

Le fait, tout extraordinaire qu'il paraisse, est historique. Il a été mentionné par le savant archiviste de la Dordogne, M. Dessalles, dans son ouvrage ayant pour titre : *Périgueux et les Deux derniers Comtes du Périgord*, et rectifié quant à la date et à quelques-uns de ses détails.

Voici le passage de l'ouvrage se rapportant à cet événement :

« L'année 1424 vint enfin faire diversion à cette monotonie de trouble et de destruction. Le 50 mars, le maire et les consuls de Périgueux, ayant été informés que le capitaine d'Auberoche, qui, poussé sans doute par Archambaud, ne laissait pas passer de jours sans dresser quelque embuscade et tenter quelque surprise, avait dirigé vingt-trois cavaliers sur la paroisse de Saint-Laurent-du-Manoire, firent marcher contre cette petite troupe trente-neuf de leurs concitoyens de bonne volonté. La rencontre eut lieu en un endroit appelé La Baconie ou Lieu-Dieu. Le combat se prolongea une grande partie du jour, et eut pour résultat la mort d'un des hommes de la garnison d'Auberoche, appelé Le Bascol (le bâtard), des blessures pour la plupart des autres et la déroute de la troupe entière. Cette petite victoire fut extrêmement honorable pour les habitants de Périgueux.

» La véritable date est bien celle que je donne ici. Voici comment elle est exprimée dans le *Livre Noir*, etc. : « *Datum ultima die mensis martii, à Nativitate Domini m^o cccc xxxii^o..... Pontificatus Domini Martini, pape, quinti, anno quinto.* » Si l'on pouvait avoir du doute sur la première date, l'indication de l'année du pontificat de Martin V ne pourrait manquer de le dissiper, puisque cette année correspond très positivement à 1423-1424. »

Echo de Ysone, 16 septembre 1860.



Massoubre
A Monsieur Lapeyre, bibliothécaire de la
ville de Périgueux

RÉCEPTION PAR L'ÉTAT

DU CHEMIN DE FER

Hommage
Eugène Massoubre
DE PÉRIGUEUX A BRIVE

ET

RELATION DU PREMIER VOYAGE EFFECTUÉ SUR CETTE LIGNE

(31 Août 1860)

Par M. Eugène MASSOUBRE,

Rédacteur en chef de l'Écho de Vézère.

BIBLIOTHEQUE
DE LA VILLE
DE PÉRIGUEUX



PÉRIGUEUX

DUPONT ET C^e, RUE TAILLEFER.

1860

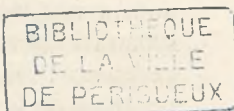
E.P.
PZ 1581
C0002814675

(Extrait du journal *l'Écho de Vésone*, du 2 septembre 1860.)

TIRAGE : 400 EXEMPLAIRES.

RÉCEPTION PAR L'ÉTAT
DU
CHEMIN DE FER
DE
PÉRIGUEUX A BRIVE,

et Relation du premier Voyage effectué
sur cette Ligne.



Le chemin de fer de Périgueux à Brive (deuxième section de la ligne de Bordeaux à Lyon) vient de subir sa dernière épreuve. Une commission d'ingénieurs, nommée par le ministre des travaux publics pour examiner si la ligne est en état d'être livrée et procéder à sa réception conformément aux dispositions de la loi, a parcouru la voie hier 31 août 1860, et a constaté qu'elle était dans les conditions d'une bonne exploitation.

Cette commission était composée de MM. Petot, inspecteur-général des ponts et chaussées ; Foulon, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du contrôle de l'exploitation ; Gonnaud, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé du contrôle de la construction. (M. Petot, retenu par les soins de sa santé, n'avait pu se rendre.) — M. Saléta, ingénieur ordinaire du contrôle de la construction, en rési-

PZ1581

dence à Périgueux, assistait cette commission.

M. Gérardin, actuellement ingénieur de la ligne de Bourges à Montluçon, qui a fait tous les projets de la ligne de Brive et dirigé l'exécution des deux tiers des travaux ; M. Duval, ingénieur, qui les a continués et terminés, après l'achèvement des remarquables travaux de la ligne de Montauban au Lot, étaient présents à la réception.

Plusieurs personnes invitées, parmi lesquelles nous avons remarqué MM. Rabusson, chef de section de la voie de Coutras à Périgueux ; d'Espargueira, élève ingénieur portugais ; Parrot, médecin de la compagnie d'Orléans ; Chanard de Lachaume, officier en retraite ; Lacombe, médecin, avaient pris place avec la commission et les ingénieurs dans un wagon-salon, expédié tout exprès de Paris pour la circonstance. La presse locale y était également représentée.

M. Krantz, ingénieur en chef de la compagnie d'Orléans, chef du service de la construction, et dont le gouvernement vient de récompenser les mérites par la décoration de la Légion-d'Honneur, représentait la compagnie et faisait les honneurs à la commission et aux invités. Par ses soins, un déjeuner somptueux avait été servi dans le wagon-salon, sur une table autour de laquelle chacun a pris place pendant le trajet.

M. Paulon, sous-ingénieur, attaché au service central à Périgueux, dirigeait lui-même le convoi, qui se composait de plusieurs wagons de première classe. Le personnel de la compagnie y comptait plusieurs de ses membres :

M. Aviat, inspecteur de la voie ; M. Royer, sous-ingénieur, chargé du matériel des gares et stations ; M. Bertoux, chef de section des travaux, qui a fait les travaux de la traversée de Périgueux sous les ordres de M. Gérardin ; M. Legendre, conducteur des travaux, chargé de la pose des voies dans l'étendue du service de l'ingénieur en chef ; MM. Bernard frères, entrepreneurs du ballastage et de la pose des rails depuis Périgueux jusqu'à Brive, etc., etc.

A dix heures et demie, le sifflet aigu de la locomotive a donné le signal du départ, et le train, sortant de la gare de Périgueux, s'est ébranlé dans la direction de Brive, pareil à une armée victorieuse marchant à de nouvelles conquêtes.

La distance de Périgueux à Brive est de 72 kilomètres, et la ligne est desservie par neuf stations intermédiaires, savoir :

1^o Celle de *Niversac*, à 11 kilomètres de Périgueux ;

2^o Celle de *Saint-Pierre-de-Chignac*, à 15 kilomètres ;

3^o Celle de *Milhac-d'Auberoche*, à 20 kil. ;

4^o Celle de *Thenon*, à 33 kil. ;

5^o Celle de *Labachellerie*, à 41 kil. ;

6^o Celle de *Condat*, à 47 kil. ;

7^o Celle de *Terrasson*, à 53 kil. ;

8^o Celle de *Mansac* (rivière de), à 58 kil. ;

9^o Celle de *Larche*, à 63 kil.

De Larche, on arrive directement à Brive, situé à 72 kilomètres de Périgueux, à 298 kilomètres de Bordeaux, l'un des deux points extrêmes de la ligne.

Au sortir de la gare de Périgueux, nous passons sous un premier viaduc desservant la route du port, et nous nous engageons dans une tranchée ouverte au cœur même de l'ancienne cité romaine de Vésone. Aussi, que de souvenirs se présentent en foule à la pensée ! Ralentissons la marche pour les évoquer mieux à notre aise.

Cette tour à demi-ruinée, qui domine audacieusement la ligne à notre gauche, et sur laquelle le train semble devoir venir se briser, est un des restes de l'antique château de Barrière, résumant à lui seul l'histoire des guerres sanglantes que la cité eut à soutenir et permettant d'y étudier le style architectonique de toutes les époques, à partir du ⁱⁱ^e siècle jusqu'à nos jours. Les fondations servant de soubassement au vieux manoir, construit au moyen-âge, sont empruntées à l'enceinte murale romaine de Vésone, sur une partie de laquelle le château formait une ligne de construction d'environ 25 mètres de longueur ; et cette enceinte murale elle-même avait été élevée à l'aide de pierres de grand appareil arrachées à d'autres monuments romains, car on y trouve, jetés confusément, des fûts de colonnes, des chapiteaux, des fragments de statues, des cippes funéraires, des bas-reliefs, etc. Le château de Barrière est depuis long-temps la propriété de la famille de Beaufort.

A quelques pas en avant est la manutention militaire, occupant un ancien château construit dans le ^{xvi}^e siècle par François de Bourdeille, et reposant également sur l'enceinte murale

romaine de Vésone. Ce château fut érigé plus tard en abbaye, puis il fut consacré à un service militaire à la révolution de 1793, et depuis il n'a pas changé de destination.

En face de la manutention se trouve la caserne. Nous ne l'apercevons pas, la voie étant toujours en déblai ; mais nous savons que cet établissement était autrefois le séminaire diocésain et que sa fondation remonte à 1754.

Voici la tour de Vésone ! Au sortir de la tranchée, ce monument, seize fois séculaire, nous apparaît dans toute sa majesté ! Saluons ce noble débris de la civilisation d'un autre âge, et inclinons-nous devant le mystère qui recouvre encore son origine, malgré toutes les recherches des savants. La tour de Vésone fut-elle un tombeau ? était-elle la *cella* d'un temple ? Cette dernière opinion est la plus probable et la plus généralement accréditée. On croit à un lieu saint dédié à Isis et à Osiris, divinités égyptiennes. Ce qui reste encore de cet édifice imposant doit nous donner une idée de ce qu'il était avant que les ravages du temps et l'incurie des hommes n'eussent exercé contre lui leur action malfaisante. Sa hauteur est de 25 mètres au-dessus du sol ; l'étendue de sa circonférence est de 66 mètres. Le genre de construction est le petit appareil, consistant en des pierres cubiques et coniques ayant de dix à douze centimètres de surface, engagées dans l'épaisseur du mur et formant parement. Le temple possédait un revêtement de marbres de diverses couleurs. Des fouilles pratiquées tout autour ont fait découvrir un mur circulaire

sur lequel reposait la colonnade d'un péristyle, et des massifs de construction ayant pu appartenir à un porche. Mais tout cela a disparu ; la tour seule subsiste, et encore est-elle sillonnée, du sommet à la base, par une large brèche qui semble en compromettre l'existence. La tradition veut que cette brèche ait été pratiquée par saint Front, premier apôtre du Périgord, qui, par la seule force de sa bénédiction, aurait à la fois renversé cette partie du monument et terrassé un dragon à sept têtes que le peuple y adorait.

Nous quittons avec regret ces lieux si pleins de souvenirs, et le train nous emporte rapidement dans la direction de Saint-Georges, laissant à droite l'emplacement des thermes romains de Vésone récemment découverts, l'usine à stéarine de M. Goursat, l'ancien hôpital des lépreux, et à gauche les moulins de Sainte-Claire et de Cachepur ; nous traversons le canal de navigation et la rivière de l'Isle sur un magnifique pont à quatre arches, dont trois en anse de panier et une biaise ; nous franchissons la route de Bergerac sur un viaduc métallique composé de poutres en arcs de cercle, et nous nous engageons de nouveau dans une profonde tranchée au-dessus du faubourg. Ce château, coquettement placé à notre droite, sur le versant d'un coteau luxuriant, est Pronceau, propriété de M. Paul Dupont, député de la Dordogne. S'il fallait en croire la naïveté d'un historien (le P. Dupuy, *Estat de l'Eglise du Périgord*), cette habitation aurait été le théâtre d'un prodige inouï, à l'époque du massacre de la St-

Barthélemy ordonné par Charles IX. Nous citons le crédule auteur : « Ce fut, dit-il, dans » vne ferme apellée Pronsault, appartenante » a vn Aduocat de Perigueux apellé Anthoine » de Chilliaud, où fut trouué vn genest ayant » plusieurs formes de Mitres et Croces, les vnes » desquelles representoient celles d'un Eues- » que, les autres d'un Abbé, quelques-vnes » d'un Archeuesque et Patriarche; mais ce qui » est encore digne de merueille, c'est que les » Mitres estoient garnies de plusieurs petites » figures faictes en façon de houppes avec des » fleurs de couleur azurée-céleste, et icelles » mouchetées : et pardessus le naturel des » cheueulures du genest, l'on voyoit des pen- » naches faicts du mesme branchage : ce qui » parut en vn seul rameau duquel Chilliaud fit » present au President la Lane, qui tenoit les » grands iours à Perigueux, lequel ensuite le » donna, comme chose remarquable, à Mon- » sieur le Marquis de Villars, pour lors Admi- » ral de France. »

On sort de la tranchée de Saint-Georges après avoir coupé la route impériale n° 89 et passé sous un viaduc en maçonnerie avec voûte braise. On aperçoit à droite le joli domaine dit de Montplaisir, à gauche l'église en construction des Barris-Saint-Georges, due aux libéralités et au zèle infatigable de Mgr l'évêque de Périgueux, et on se trouve aussitôt après dans la plaine du Petit-Change; on arrive au pied du château de ce nom, que vient d'acquérir M. Randon du Thil, directeur des contributions indirectes; on franchit de nouveau la route

n° 89 au lieu appelé le Pigeonnier, et on s'empare du plateau de Léparat pour longer ladite route sur un mur de soutènement de 300 mètres de longueur. Chose digne de remarque, les fondations de ce mur sont assises, en quelques endroits, sur l'aqueduc romain qui conduisait à Vésone les eaux de la fontaine de l'Amourat; de sorte que si, dans une nouvelle succession de siècles, la civilisation s'étant transformée encore une fois, nos descendants procèdent à la démolition des travaux du chemin de fer, ils trouveront intacts ces nobles vestiges de l'époque romaine, enchâssés dans le mur protecteur.

Nous voici dans la vallée du Manoire, fertile et riante à son confluent avec celle de l'Isle, mais triste et misérable à mesure que l'on s'avance vers son origine. Ce petit temple isolé, dont nous apercevons la flèche élancée, est l'église de Boulazac, construite il y a peu d'années par Mgr l'évêque. A côté, est la maison de campagne du séminaire diocésain. Un peu plus loin, le Lieu-Dieu, ainsi nommé à raison d'un fait historique mis en lumière par M. Charrière, et qui doit trouver ici sa place.

C'était le 31 mars 1390. A cette époque néfaste de notre histoire, sous le règne de Charles l'Insensé, des malheurs sans nombre affligeaient notre Périgord, en butte aux excursions des Anglais. La ville de Périgueux était principalement l'objet de leur convoitise; mais nos pères donnaient alors l'exemple de ces vertus patriotiques qui ont trouvé toujours de nobles imitateurs. A quelque distance de cette

ville était la petite cité d'Auberoche, occupée par une garnison anglaise. C'est de là, disent les chroniques, que l'ennemi *portoit le ravage dans la campagne, pilloit, roboit, prenoit prisonniers, efforçoit femmes, fesoit tous les maux que ennemys pouvoient faire, voire même bou-toit feu*. La veille du jour que nous avons indiqué plus haut, des archers anglais, couverts de leurs hoquetons et portant trompettes, qui suivaient un homme armé de toutes pièces, tenant d'une main une bannière aux armes d'Angleterre, de l'autre un parchemin roulé, se présentent devant la porte Taillefer, à Périgueux. Sur l'ordre des consuls, le messenger est introduit. Le parchemin contient un défi à mort porté aux jeunes guerriers de la ville par trente-neuf cavaliers anglais de la garnison d'Auberoche, qui se déclarent prêts à soutenir le combat contre trente-neuf habitants de Périgueux, dans le vallon de Saint-Laurent. Il n'est pas besoin de dire que le défi est relevé avec fierté. Le lendemain, la rencontre a lieu. Les Anglais paient cher leur témérité; ils sont pour la plupart massacrés ou obligés de se rendre à merci. Pour perpétuer le souvenir de ce combat mémorable et remercier Dieu de la protection qu'il avait accordée en cette circonstance aux armes périgourdines, le théâtre de l'action reçut le nom de *Lieu-Dieu* qu'il a conservé depuis. Le château du Lieu-Dieu appartient à la famille de Sanzillon.

A quelques centaines de mètres plus loin, nous rencontrons le bourg de Saint-Laurent, puis la maison de campagne de notre compatriote M. de

Bertin, ministre des finances sous Louis XV, et nous arrivons à la première station, celle de Niversac, point de bifurcation de la ligne de Limoges à Agen.

De la station de Niversac à celle de Saint-Pierre-de-Chignac, il n'y a qu'une distance de quatre kilomètres. Dans ce faible parcours, nous n'avons à signaler aucun ouvrage d'art important, car on ne saurait appeler ainsi quelques aqueducs ou ponceaux sur le Manoire ou sur des fossés d'écoulement. Le seul bourg traversé est Sainte-Marie-de-Chignac, qui possède une église du ^x^e siècle.

De Saint-Pierre-de-Chignac à la station de Milhac-d'Auberoche, la distance est à peu près la même. On remarque à gauche le château de Lardimalie, ayant appartenu à M. de Trémisot, ancien maire de Périgueux, enlevé prématurément à l'administration et à ses amis. La tradition rapporte que Henri IV a fait de fréquentes visites dans ce château. Il est aujourd'hui la propriété de M. Cogniet, officier du génie. De Milhac, on aperçoit aussi le château de La Besse, appartenant à M. Laroche.

En quittant Milhac, on laisse sur la gauche les communes de St-Antoine-d'Auberoche et de Limeyrat; on donne un souvenir à l'ancienne forteresse d'Auberoche, bâtie par l'évêque Frotaire de Gourdon et qui a marqué dans l'histoire des guerres anglaises du Périgord. « L'Euesque » Froterius, dit le P. Dupuy, craignant les » inondations ordinaires des Normans sur le » Périgord, s'aduisa de faire bastir plusieurs » fortes places dans son Diocèze et domaines

» de son Euesché, pour estre des lieux de re-
» fuge et assurance pour les siens, et d'obsta-
» cle aux estrangers : ce sont les cinq chas-
» teaux d'Agonac, de Croniac, d'Auberoche,
» la Roche S. Christofle, et la Roche de Bas-
» sillac. »

Un peu après Limeyrat, le terrain, qui n'of-
frait qu'un horizon rétréci, s'élargit subitement
à gauche et produit comme une vaste échan-
crure laissant apercevoir dans le lointain la
riante plaine de Laboissière-d'Ans et de Cubjac.
Le tableau est d'autant plus agréable qu'il est
imprévu. Il a provoqué des cris d'admiration
de la part de tous les voyageurs.

On arrive à la station de Thenon après avoir
laissé sur la droite Ajat, ancienne commande-
rie des Templiers. Thenon est à trois kilomètres
de la station. Il est assis sur un coteau très
élevé. C'est une petite ville de 4,800 âmes,
chef-lieu de canton.

Entre Thenon et Labachellerie, nous aper-
cevons l'élégant château de Rastignac, situé
sur le versant d'un verdoyant coteau. La terre
de Rastignac fut érigée en marquisat, le 12
mars 1617, en faveur du seigneur d'alors, se
qualifiant *baron de Luzech et premier baron du*
Quercy, et qui, en 1587, avait marché au se-
cours de la ville de Sarlat assiégée par le vi-
comte de Turenne. Le château de Rastignac
est en ce moment l'habitation de plaisance de
M. Desbassayns de Montbrun, receveur géné-
ral de la Dordogne.

Nous approchons de Labachellerie, riche
pays de vignobles. A chaque station, où le

train s'est arrêté pour permettre à la commission d'examiner en détail la disposition des lieux, les populations sont accourues en foule. Mais à la station de Labachellerie, l'affluence est encore plus considérable; on dirait un jour de fête. Le maire, M. de Pradelou, s'entretient avec M. Gonnaud, et lui exprime sa satisfaction de voir ouvrir des débouchés aux produits de la localité qu'il administre. Lorsque le train s'ébranle de nouveau, la population agite des mouchoirs en signe de réjouissance.

En moins de six minutes, nous arrivons à la station de Condat, au confluent du Cern et de la Vézère. Cette station est appelée à desservir des localités importantes, telles que Sarlat, Montignac, le groupe de Salignac. Aussi lui a-t-on donné un plus grand développement qu'aux précédentes.

Le terrain qui vient d'être parcouru depuis Milhac-d'Auberoche jusqu'à Condat est la partie la plus accidentée de la ligne. A la sortie de Milhac, on gravit une rampe de 0,008 millimètres sur une longueur de cinq kilomètres, pour atteindre le plateau qui sépare le bassin de l'Isle de celui de la Vézère; on se maintient sur le plateau jusqu'à la station de Thenon, pour descendre ensuite, au moyen de contre-rampes dont quelques-unes atteignent le maximum de 0,04 centimètre, jusqu'au vallon du Cern, affluent de la Vézère, c'est-à-dire jusqu'à Condat. Dans ce parcours, se trouvent plusieurs tranchées importantes pratiquées dans le rocher, notamment celle de Limeyrat, d'une profondeur de 20 mètres,

et celle de Thenon, qui s'étend sur deux kilomètres de longueur; on y remarque plusieurs viaducs de forme nouvelle, en écharpe, prenant toute la largeur de la tranchée. Ce système est, dit-on, plus économique; il offre en outre l'avantage de laisser dans la marche plus d'espace au regard des mécaniciens.

A la sortie de Condat, on est engagé entre la route impériale n° 89 à gauche et la rivière à droite, circonstance qui a exigé en cet endroit d'importants travaux. La route, suspendue en quelque sorte au-dessus de la ligne, est maintenue par un mur de soutènement en pierres sèches, garni de contreforts ou d'éperons en maçonnerie; ces contreforts sont reliés entre eux par des arceaux en plein cintre qui réunissent toutes les parties de la construction et lui donnent en même temps un certain air de coquetterie. Quant à la rivière, qui pourrait exercer des effets corrosifs sur la voie, on a eu recours à des enrochements considérables pour s'opposer à ses empiètements.

Nous passons rapidement devant la verrerie du Lardin, dont l'importance ne peut que s'accroître avec l'ouverture du chemin de fer. Cette contrée possède des gisements de combustibles minéraux d'une exploitation facile. Malheureusement, la mine de houille du Lardin est restée stationnaire jusqu'ici et n'a été le siège que d'une très minime exploitation. M. l'ingénieur en chef des mines nous apprend qu'en 1859, elle a produit 4,645 quintaux de houille; pendant les six premiers mois de 1860, elle vient de produire 4,077 quintaux métriques. La

houille du Lardin est expédiée presque en totalité à la forge des Eyzies, où on l'emploie aux fours à puddler et à réchauffer, en mélange avec un forte proportion de houille anglaise. On commence cependant à en tirer parti dans le pays pour la fabrication des briques, par la méthode flamande et la cuisson de la chaux à feu continu, usages auxquels elle est éminemment propre. Il est probable que la prochaine ouverture du chemin de fer donnera à son exploitation une plus grande extension.

Nous pénétrons dans la station de Terrasson. Le spectacle qui nous avait frappés à Labachelerie se reproduit ici. On dirait que toute la ville est descendue pour saluer le passage du train d'exploration. Nous remarquons quelques-unes des religieuses qui dirigent l'école normale de filles établie dans cette localité. Leur costume bleu produit un effet pittoresque au milieu de la foule des curieux.

Terrasson, chef-lieu de canton, est une jolie petite ville, bâtie en amphithéâtre sur le sommet et le penchant d'un coteau au pied duquel coule la Vézère. Sa population est de 3,336 habitants. Il y avait là une ancienne abbaye dont la fondation était attribuée au roi Gontran, vivant dans le ^{vi}^e siècle. L'histoire raconte que ce prince, étant malade de ladrerie, vint en pèlerinage dans le Périgord auprès d'un saint ermite du nom de Sor. Ayant obtenu sa guérison, il fonda à Terrasson un monastère de l'ordre de saint Benoît. On aperçoit à quelque distance de la ville la grotte qui avait servi primitivement de demeure au pieux solitaire : elle est connue

sous le nom de *grotte de Saint-Sour*. La vie de ce saint personnage vient d'être écrite par l'honorable curé de Terrasson, qui s'est fait son historien.

Presque aussitôt après avoir quitté Terrasson, nous entrons dans le département de la Corrèze, et nous traversons encore deux stations avant d'arriver à Brive, celle de Mansac et celle de Larche. La voie suit constamment la vallée de la Vézère jusqu'à Larche et Saint-Pantaléon. A cet endroit, se trouve le fameux pont-viaduc, digne des Romains, qui donne passage à la ligne de fer sur la Vézère. Cet ouvrage présente cinq arches plein-cintre, de 11 mètres d'ouverture. Les piles reposent sur des socles à larges empâtements. La hauteur du viaduc est de 17 mètres au-dessus du niveau de la rivière. L'aspect est des plus grandioses, et l'ensemble respire un air d'élégance et de solidité qui satisfait à la fois l'œil et la conscience.

A Brive, où nous arrivons à 3 heures, après être descendus à toutes les stations, la commission est reçue par M. Doutres, ingénieur ordinaire du contrôle, et par M. Tami-sier, sous-ingénieur de la compagnie, en résidence à Brive. Elle procède aussitôt, en leur présence, à l'inspection de la voie et des bâtiments.

La gare de Brive a une importance relative. Elle est située à un kilomètre de la ville et au sud. On a dû l'établir sur un niveau élevé, afin que la ligne, en se continuant, puisse gagner plus facilement la vallée du Lot. On y termine la construction d'une remise qui contiendra

cinq locomotives. Une belle avenue de seize mètres de largeur met en communication la gare avec l'intérieur de la ville.

Brive est à juste titre surnommée la Gaillarde. Située dans un vallon riant, sur la rive gauche de la Corrèze, elle est pourvue de jardins qui en rendent le séjour agréable. Mais la plupart de ses rues sont étroites et tortueuses : c'est la faute du moyen-âge. La ville de Brive possède deux statues en bronze : celle du maréchal Brune et celle de Majour, bienfaiteur de la cité, à laquelle il a légué, en mourant, toute sa fortune.

Le pays que nous venons de traverser produit des céréales, des châtaignes, des huiles de noix, des vins, des bêtes à cornes, des porcs, des volailles, des champignons, des truffes. Il donne des bois de construction, du minerai de fer, de la houille, des tourbes, des pierres meulières, des marbres. Les vins de Saint-Pantaly sont recherchés. Il y a peu d'établissements industriels. Les produits s'écoulent sur le Limousin, l'Auvergne et le Bordelais.

L'industrie trouvera à Brive des bois de construction venant du côté de Tulle, des laines communes, des usines de bougies stéarines, des mines de fer, des ardoisières, des carrières fort riches pour la construction. Tout le commerce de l'Auvergne, du Limousin, en tirant sur Limoges, se concentrera à Brive. Le commerce des sels de cuisine y nécessitera un transit considérable.

De même qu'à Labachellerie et à Terrasson, les habitants de Brive, prévenus de l'arrivée

du train, s'étaient portés en grand nombre à la gare afin de jouir d'un spectacle nouveau pour eux.

A quatre heures et demie, le signal du départ a été donné. Le train s'est remis en marche pour Périgueux, où il est arrivé à 6 heures 36 minutes. Le trajet s'est effectué en deux heures.

Toutes les mesures avaient été prises pour que le voyage s'accomplît sans accident. En cas de nécessité, deux machines de secours, fournies par l'entreprise et prêtes à fonctionner, stationnaient sur la ligne, l'une à Terrasson, l'autre à Mansac.

La voie, ainsi que nous l'avons dit en commençant, est dans un parfait état d'achèvement. Les bâtiments sont à peu près terminés partout. Ce ne sont, il faut bien le dire, que des bâtiments provisoires, en bois et en briques ; mais, comme ils sont fortement établis, le provisoire ressemble ici au définitif.

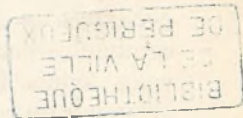
Le chemin de fer de Périgueux à Brive est exécuté dans les conditions de tracé d'un chemin à grand trafic : les courbes les plus raides n'ont pas moins de 500 mètres de rayon, et les déclivités ne dépassent en aucun point 0,04 centimètre par mètre. Le chemin est à deux voies depuis Périgueux jusqu'à Niversac, en prévision du passage de la ligne de Limoges à Agen ; à deux voies également, quant aux terrassements et aux ouvrages d'art, depuis la station de Condat jusqu'à celle de Larche, en prévision du passage de la ligne de Limoges à Cahors, qui empruntera le chemin de Brive

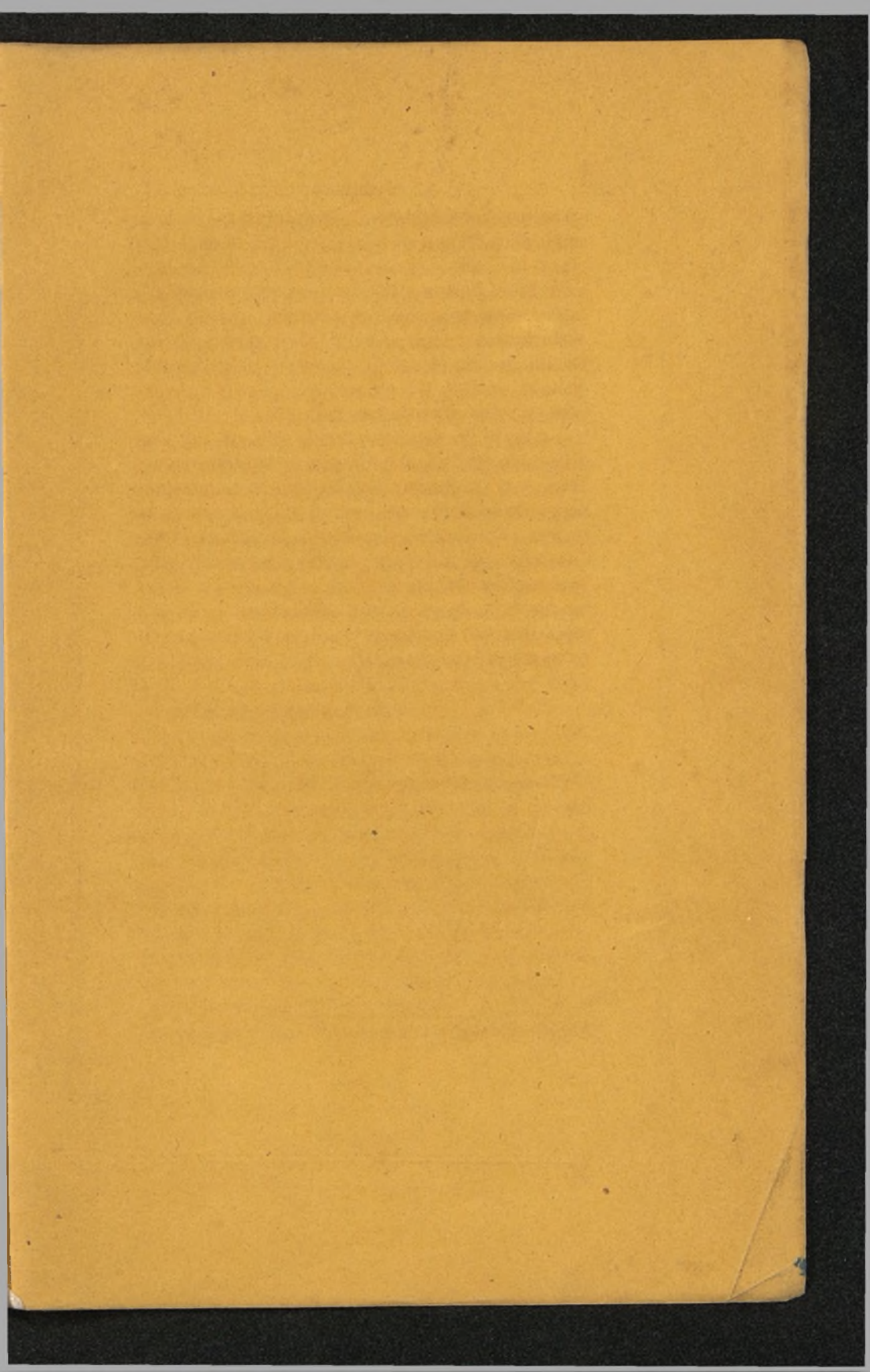
entre ces deux stations. Le surplus est à une seule voie. Il faut le regretter sans doute. Cependant, dans ces conditions encore, le service d'une bonne exploitation peut être assuré, puisque sur la section de Coutras, qui est provisoirement à une voie, il n'est arrivé, grâce au télégraphe et au perfectionnement apporté dans le service, aucun accident depuis l'ouverture, c'est-à-dire depuis trois ans.

La ligne de Brive est dès à présent en état d'être livrée. Dans tout son ensemble comme dans ses moindres détails, elle témoigne des soins intelligents qui ont présidé à son exécution. Que chacun reçoive ici la part des félicitations qui lui sont dues; elles s'adressent aux ingénieurs qui ont fait les projets et dirigé les travaux, ainsi qu'aux entrepreneurs et aux employés qui ont concouru à la réalisation de cette œuvre magistrale.

EUGÈNE MASSOUBRE.

Périgueux, 1^{er} septembre 1860.







P

15