

Archives départementales de la Haute-Vienne

31 Fi 6

**Album photographique  
« Chemin de fer de Limoges à Brive  
par Uzerche. Vues photographiques des  
travaux. Mr Merle, chef de section »**

**[1887-1893]**

Inventaire analytique

par Anne Barny  
secrétaire de documentation

Limoges  
2019

# Introduction

## Présentation et historique

Cet album de photographies, intitulé « Chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche. Vues photographique des travaux. Mr Merle, Chef de section » a été acheté en 2011 par les Archives départementales de la Haute-Vienne (entrée 2011/16). Il est composé de 25 planches cartonnées sur lesquelles sont collées des photographies en noir et blanc, de format égal (23 x 17 cm), dont l'auteur est inconnu, constituant un reportage sur les travaux réalisés pour la mise en place de la ligne Limoges-Brive par Uzerche, et plus précisément sur la section de ligne corrézienne. Dans le rapport sur l'exécution des travaux<sup>1</sup>, Merle est cité comme l'un des trois chefs de section du 10<sup>ème</sup> lot.

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, le chemin de fer est un mode de transport sans concurrence. Ainsi, dès 1913, 50 000 kilomètres sont désormais exploitables. Le réseau ferroviaire est géré par six grandes compagnies concessionnaires, celle du Midi, de l'Ouest, du Nord, de l'Est, la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée et la compagnie Paris-Orléans (concession créée en 1838) dont relève le département de la Haute-Vienne. En 1861 est ouverte la ligne Limoges-Périgueux. En 1867 est mise en fonctionnement la ligne Limoges-Poitiers. Puis, en 1875, c'est la ligne Limoges-Angoulême. L'intervention de l'Etat s'affirme par le plan Freycinet, en 1879, puis par le plan Jules Ferry en 1883. Les compagnies gardent leur indépendance et la concession du réseau déjà créé. En échange, elles s'engagent à poursuivre le développement du rail, moyennant des emprunts garantis par l'Etat. En Haute-Vienne, ces plans aboutissent à la création en 1881 des lignes Limoges-Bellac-Le Dorat, Limoges-Eymoutiers, Limoges-Bussière-Galant, en 1883 d'une ligne Limoges-Ussel, en 1907 de la ligne Bussière-Galant-Saint-Yrieix, en 1908 de la ligne Le Dorat-Magnac-Laval. En 1918, le réseau de la Haute-Vienne compte 303 km de lignes à voie unique et 101 km à voie double.<sup>2</sup>

Depuis 1875, une liaison existe entre Limoges et Brive via Nexon (une voie unique entre Nexon et Brive). Elle sera concurrencée par le lancement du projet d'une liaison Paris-Toulouse via Uzerche et Brive, déclaré d'utilité publique par la loi du 22 juillet 1881. C'est l'ingénieur des Ponts et chaussées, Adolphe Godin de Lépinay (natif de Lissac-sur-Couze en Corrèze), auteur de l'étude du tracé de la ligne de chemin de fer Paris-Orléans, qui oeuvre au tracé de la ligne Limoges-Toulouse via Uzerche et Brive.

La longueur de la ligne à double voie Limoges-Brive par Uzerche est d'environ 94 km dont 43 sont situés en Haute-Vienne et 51 en Corrèze. Les travaux nécessaires à sa réalisation, sous la responsabilité du ministère des Travaux publics/service des Ponts et chaussées et conduits par l'ingénieur en chef Daigremont (à partir de 1884), sont répartis en 16 lots : 6 en Haute-Vienne (1, 2, 3, 4, 4 bis et 5) et 10 en Corrèze (dont le 10<sup>ème</sup> lot) pour un budget total de 40 millions de francs. Lancés en 1885, ils sont achevés en 1893 et la ligne est inaugurée le 1<sup>er</sup> juillet de la même année.

---

<sup>1</sup> Voir I/D 70, ADHV.

<sup>2</sup> Voir MOREAU Géraldine, *La politique de la Compagnie d'Orléans, puis de la SNCF, en Haute-Vienne, entre 1918 et 1940*, Archives en Limousin n° 37.

Son tracé débute à la sortie de la gare de Limoges, s'engage dans le long tunnel sous la ville puis aborde le viaduc de la Vienne. La ligne franchit ensuite le contrefort séparatif des vallées de la Valoine par le viaduc de la Pélisserie, s'élève ensuite sur le contrefort de la vallée de la Briance, longe la rive droite de cette rivière en desservant les gares de Solignac-Le Vigen, poursuit par le viaduc du Vigen puis ceux du vallon de Mallefond, du vallon de Jallard, celui sur la Roselle. Elle dessert la gare de Pierre-Buffière où elle franchit le viaduc sur la Briance, puis les gares de Magnac-Bourg et de Saint-Germain-les-Belles, passe par le viaduc au-dessus de la petite Briance, descend dans la vallée de la Farge par un viaduc, dessert les gares de Masseret, Salon-la-Tour, Uzerche. Après Uzerche, elle descend sur 45 km vers Allassac en passant par Vigeois et Estiveaux. 13 tunnels courts et rapprochés lui permettent de franchir les gorges de la Vézère (Vigeois, Viallevaleix, Gratterogne, Petit et Grand Bleygeat, Theil n° 1 et 2, Cabirol, Comborn, Freyssinet, Biard, Pouch et Saillant) ainsi que plusieurs ponts et viaducs (pont du Brézou, pont de Freyssinet, pont du Pouch). Au niveau d'Allassac, le paysage s'ouvre pour aboutir au bassin de Brive après avoir emprunté le viaduc du Clan, le viaduc du Maumont et le viaduc de la Corrèze.

Sur l'ensemble de son tracé, la ligne dessert 14 gares (hors les gares de départ et d'arrivée), comporte 10 viaducs, 5 « grands ponts », 15 souterrains.

Le personnel ouvrier employé sur le chantier relevait de différents métiers : terrassiers, mineurs, charretiers, charpentiers et charrons, forgerons, serruriers, tailleurs de pierre, maçons, manœuvres, machinistes, chauffeurs. Peu d'étrangers furent recrutés, leurs salaires étaient les mêmes que ceux des ouvriers français.<sup>3</sup> En août 1888 éclata un mouvement de grève : des tailleurs de pierre s'organisèrent près d'Allassac et décidèrent de se rendre à Limoges. Lorsque les grévistes parvinrent au chantier du Vigen, la grève se généralisa. Mais elle n'aboutit qu'à une très faible augmentation des salaires versés aux ouvriers.<sup>4</sup> Une nouvelle agitation se fit jour en mars 1889, sans plus de résultats. A cette occasion, un rapport du capitaine de gendarmerie, daté du 13 mars 1889, soulignait les conditions de travail misérables des ouvriers.

L'album photographique illustre certains ouvrages réalisés dans la section corrézienne de la ligne de chemin de fer.

Les quatre premières photographies (n°1 à 4) représentent les tunnels Theil n°1 et n°2. Situés sur la commune d'Estiveaux, le premier est d'une longueur de 127 m et le second d'une longueur de 94 m.

Suivent deux photographies (n°5 et 6) du tunnel de Comborn, long de 657 m et également situé sur la commune d'Estiveaux.

La photographie n°7 représente le pont de Freyssinet, construit à l'identique du pont de Pouch. D'une longueur de 52 m pour celui de Freyssinet et de 56 m pour celui de Pouch, ces deux ponts sont formés d'une seule arche sous laquelle coule la Vézère. Le pont de Pouch a été réalisé en premier (1890), le pont de Freyssinet ayant été achevé en 1891.

Les photographies n°8 et 9 illustrent le tunnel de Biard, situé après le pont de Freyssinet. Sa longueur est de 426 m.

Trois photographies (n° 10 à 12) représentent le tunnel de Pouch et le pont devant l'entrée sud de ce tunnel. Situé sur la commune d'Estiveaux, la longueur du tunnel, construit entre 1890 et 1892, est de 157 m. Le 15 décembre 1908, il fut le théâtre de la première grande catastrophe ferroviaire

---

<sup>3</sup> Voir 5 S 66 Etat comparatif des ouvriers français et étrangers.

<sup>4</sup> Voir LELOR Abbé, *La grève des ouvriers du chemin de fer de Limoges à Brive*, impr. F. Levé, 1888 et 10 M 143, ADHV.

et tunnelière en France. Ce jour-là, un long convoi de wagons chargés d'alcools et de charbon quittait la gare de Brive en direction de Limoges. Au niveau de la montée d'Estiveaux, 38 wagons se détachèrent et repartirent en marche arrière. A une vitesse de 90 km/heure, ils percutèrent un train de voyageurs, parti également de Brive et venant d'entrer dans le tunnel du Pouch. Sous le choc, la locomotive du train de voyageurs fut soulevée et projetée contre la voûte du tunnel. Ses wagons en bois s'encastrèrent les uns dans les autres et les wagons de marchandises prirent feu, transformant le tunnel en fournaise. Le lieu étant très isolé, les équipes de secours ne furent sur place que deux heures plus tard. Mais ils restèrent impuissants pendant les deux jours que dura l'incendie. On dénombra au moins 15 morts et une trentaine de blessés<sup>5</sup>. La mort du chauffeur du train de voyageur, coincé sous sa machine en proie au feu et suppliant qu'on abrège ses souffrances, fit l'objet d'un débat dans la presse sur le sujet de l'euthanasie. A la suite de cette catastrophe soulignant l'insuffisance des systèmes de freinage, la fragilité des attelages, la mauvaise organisation des secours, Léon Betoulle, alors député de la Haute-Vienne, interpella le ministre des Travaux publics.

Au cours de la Première guerre mondiale, un nouvel accident se produisit à Pouch, également suite à une rupture d'attelage, causant 16 blessés.

Quatre photographies (n°13 à 16) ont trait au tunnel du Saillant. Situé sur la commune d'Allasac en Corrèze, il a été taillé dans la roche vive (granit), sans parement en maçonnerie, ce qui le rend unique en son genre. Sa longueur est de 195,50 m.

Les photographies n°17 et 18 représentent le viaduc du Clan, situé après Allasac. D'une longueur d'environ 169 m, il est composé de 13 arches de 10 m d'ouverture, permettant le franchissement de la vallée du Clan.

La photographie n°19 représente le viaduc du Maumont, situé après Donzenac. D'une longueur de 34 m, il comporte 3 arches de 10 m d'ouverture.

Les photographies n°20 et 21 représentent le pont de la Corrèze, situé après Ussac. D'une longueur totale de 56 m, il comporte 3 arches de 14 m d'ouverture.

Les photographies n°22 à 24 représentent le « passage inférieur » de la route nationale n° 89 qui mène de Brive à Périgueux et Bordeaux. Situé avant Brive, il est composé d'une seule arche de 10 m d'ouverture. Ce pont est accolé au passage métallique desservant la ligne de chemin de fer de Nexon.

La photographie n°25 illustre les travaux de remblai effectués à l'entrée de la gare de Brive.

## **Communicabilité**

L'album photographique, représentant 0,05 ml, est librement communicable. La reproduction des photographies à des fins privées est libre. La reproduction pour publication ou diffusion est soumise au respect de la législation relative au droit d'auteur.

---

<sup>5</sup> « Le nombre des victimes est difficile à préciser et a été minoré à l'instigation de la Compagnie » (voir *Lemouzi* n° 60, p. 381-390).

## Sources complémentaires

### Archives départementales de la Haute-Vienne

#### Série Fi Iconographie

5 Fi Affiches.

31 Fi 7 Album photographique « Mr Victor Guillaume sous-ingénieur des Ponts et chaussées. Souvenir de la ligne du chemin de fer de Limoges à Brives par Uzerche », [1887-1893].

46 Fi Collection Robert.

#### Série J Archives privées

112 J Fonds de la compagnie ferroviaire Paris-Orléans (1852-1930).

BOUTAUD Stéphanie, *Les chemins de fer dans la vie quotidienne en Haute-Vienne. 1896-1914*, mémoire de maîtrise, Université de Limoges, 2001 [40 J 209].

MOREAU Géraldine, *La politique de la Compagnie d'Orléans, puis de la SNCF, en Haute-Vienne entre 1918 et 1940*, mémoire de master, Université de Limoges, 2007 [40 J 343].

#### Série S Travaux publics et transports

5 S 1-300 Fonds de la Préfecture/Chemins de fer (1839-1940) et plus particulièrement les articles 5 S 66-100 Limoges-Brive par Uzerche.

5 S 488-535 Fonds des Ponts et chaussées/Chemin de fer (1839-1940).

#### Série 10 M Travail

10 143-147 Coalitions, grèves. Employés à la construction des voies de chemin de fer, cheminots (1888-1940).

#### Site internet

Iconothèque/46 Fi collection Robert (thématiques « Chemin de fer », « Gare », « Tunnel »).  
/Photographie (thématiques « Chemin de fer », « Gare », « Pont », « Tunnel »).

### Archives municipales de Limoges

#### Sous-série 2 O Moyens de transport et travaux divers

2 O 1-6 Chemin de fer.

## **Archives départementales de la Corrèze**

### Série J Archives privées

34 J Fonds Pierre Joudoux. Rapports [...] chargé de l'exploitation technique des chemins de fer du Paris-Orléans-Midi [...] (1890-1933).

### Série K Lois, ordonnances et arrêtés (1789-1940)

5 K 315-364 Chemins de fer (1861-1913).

### Série S Travaux publics, transports et énergie (1800-1940)

5 S 46 Limoges-Brive et embranchement sur Tulle.

5 S 168-231 Ligne Limoges à Brive par Uzerche, construction.

## **Archives municipales de Brive-la-Gaillarde**

### Sous-série 2 O Moyens de transport et travaux divers

2 O 1-68 Chemin de fer.

## **Service Archives et Documentation SNCF (SARDO)**

Centre national des archives historiques au Mans

Centre national des archives du personnel à Béziers

Médiathèque

## **Centre d'archives du monde du travail à Roubaix**

60 AQ Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

# Bibliographie

## Archives départementales de la Haute-Vienne

De façon générale, consulter le fichier papier des ouvrages conservés sous la thématique « Chemin de fer » ainsi que les catalogues d'ouvrages mis en ligne sur le site internet des Archives départementales de la Haute-Vienne.

A noter plus particulièrement les ouvrages suivants :

BLANC Jacques, *Le rail limousin du XIX<sup>ème</sup> siècle*, Lemouzi n° 84, 1982, p. 304-309 ;

PEROL Jean-François, *La catastrophe de Pouch*, Lemouzi n° 60, 1976, p. 381-390 ;

*Chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche*, rapport sur l'exécution des travaux et les dépenses effectuées par le service de M. Daigremont, impr. Ducourtieux, 1893 [I/D 70] ;

DELOR Abbé, *La grève des ouvriers du chemin de fer de Limoges à Brive*, La réforme sociale, impr. F. Levé, 1888 [BR 375] ;

DEVILLETTE Anita, *Histoire du chemin de fer. L'épopée du chemin de fer*, Limousin magazine n° 400 [I/L 802] ;

LACAN Claude, *Histoire du chemin de fer en Limousin*, Ed. René Dessagne, 1985 [I/D 391] ;

LACAN Claude, *La saga du rail en Limousin, du Capitole au pendulaire*, Ed. Lavauzelle, 2001 [in 8 L 514] ;

LACAN Claude, *Routes, rail, ciel. Artères vitales du Limousin*, Ed. Les Monédières, 2009 [in 8 L 812] ;

MEYZE Frédéric, *L'établissement du réseau de chemin de fer dans la Haute-Vienne (1842-1914)*, Archives en Limousin n° 10, 1997 ;

MOREAU Géraldine, *La politique de la compagnie d'Orléans puis de la SNCF en Haute-Vienne entre 1918 et 1940*, Archives en Limousin n° 37, 2011.

## Bibliothèque francophone multimédia de Limoges

PRADE Marcel, *Ponts et viaducs au XIX<sup>ème</sup> siècle : techniques nouvelles et grandes réalisations françaises*, Librairie ancienne Brissaud, 1984.

## Corps du répertoire

31 Fi 6/1-25

Album de photographies.

Couverture cartonnée de couleur verte, 35 x 24 cm, avec inscription en lettres dorées « Chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche. Vues photographiques des travaux. M<sup>r</sup> Merle, Chef de Section ». 25 planches reliées par 2 vis métalliques (breveté SGDG) sur chacune desquelles a été collée une photographie monochrome, 22,5 x 17,5 cm, sans légende et décrites ci-après.

[1887-1893]

1. Entrée nord du tunnel du Theil n° 1. Cliché anonyme.
2. Vue rapprochée de l'entrée nord du tunnel du Theil n° 1. Cliché anonyme.
3. Sortie du tunnel du Theil n° 1 et vue sur l'entrée du tunnel du Theil n° 2. Cliché anonyme.
4. Entrée sud du tunnel du Theil n° 2. Cliché anonyme.
5. Entrée nord du tunnel de Comborn. Cliché anonyme.
6. Entrée sud du tunnel de Comborn. Cliché anonyme.
7. Le pont de Freyssinet. Cliché anonyme.
8. Environnement paysager du tunnel de Pouch. Cliché anonyme.
9. Sortie du tunnel de Biard avec, au fond, le tunnel de Pouch. Cliché anonyme.
10. Entrée sud du tunnel de Pouch. Cliché anonyme.
11. Le pont sur la Vézère et l'entrée sud du tunnel de Pouch. Cliché anonyme.
12. Autre vue du pont sur la Vézère avant l'entrée sud du tunnel de Pouch. Cliché anonyme superposé sur un autre cliché.



13. Vue du rail à double voie et entrée nord du tunnel du Saillant. Cliché anonyme.
14. Entrée nord du tunnel du Saillant. Cliché anonyme.
15. Entrée sud du tunnel du Saillant. Cliché anonyme.
16. Environnement paysager de l'entrée sud du tunnel du Saillant. Cliché anonyme.
17. Vue d'ensemble du viaduc du Clan. Cliché anonyme.
18. Vue en biais du viaduc du Clan. Cliché anonyme.
19. Vue frontale du viaduc du Maumont, rive droite. Cliché anonyme.
20. Vue en biais du pont de la Corrèze, à l'échelle d'un homme. Cliché anonyme.
21. La Vézère coulant sous les trois arches du pont de la Corrèze. Cliché anonyme.
22. Phase de construction du passage inférieur de la route nationale n° 89. Cliché anonyme.
23. Vue de biais du passage inférieur de la route nationale n° 89 et du dessous du tablier du passage métallique de la ligne de Nexon, avec deux personnages féminins. Cliché anonyme.
24. Vue de biais du passage inférieur de la route nationale n° 89, avec le passage métallique de la ligne de Nexon en arrière-plan. Cliché anonyme.
25. Chantier de remblai aux environs de la gare de Brive. Cliché anonyme.