

Archives départementales de la Haute-Vienne

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]

Inventaire analytique

par Anne Barny
secrétaire de documentation

Limoges
2019

Introduction

Présentation et historique

Cet album de photographies, intitulé « Mr Victor Guillaume sous-ingénieur des Ponts et chaussées. Souvenir de la ligne du chemin de fer de Limoges à Brives par Uzerche » a été acheté en 2019 par les Archives départementales de la Haute-Vienne (entrée 2019/25). Dans le rapport sur l'exécution des travaux¹, Guillaume est cité comme ingénieur ordinaire pour les lots 9 à 12 ainsi que pour le raccordement de Brive, les travaux métalliques, les acquisitions de terrains et le contrôle des travaux de superstructure. L'album se compose de 50 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. Une légende à l'encre noire est apposée au bas de chaque photographie. Cet album est complémentaire de l'album intitulé « Chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche. Vues photographiques des travaux. M^r Merle, Chef de Section », cote 31 Fi 6. Il contient des photographies d'ouvrages d'art sur l'ensemble du parcours de la ligne de chemin de fer. La totalité des photographies de l'album coté 31 F1 6, illustrant les ouvrages du tracé corrézien, s'y retrouve. Quelques photographies s'attachent à l'environnement paysager (vues des ruines du château de Chalucet, des villes d'Uzerche et de Vigeois).

A la fin du XIX^{ème} 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, celles 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.²

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.

¹ Voir *Chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche. Rapport sur l'exécution des travaux et les dépenses effectuées*, I/D 70, ADHV.

² 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.

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^{ème} 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^{er} juillet de la même année.

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 Allasac 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'Allasac, 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.³ En août 1888 éclata un mouvement de grève : des tailleurs de pierre s'organisèrent près d'Allasac 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.⁴ 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.

La photographie n°1 représente le viaduc sur la Vienne, situé en continuité du souterrain de Limoges. Achevé en 1891, il est constitué de 23 arches pour une longueur de 423 m.

La photographie n°2 représente le viaduc de la Pélisserie permettant le franchissement de la vallée de la Valoine. Il est constitué de 7 arches pour une longueur de 114 m.

La photographie n°3 représente le viaduc du Vigen, constitué de 10 arches pour une longueur de 111 m.

Vient ensuite la photographie n°4 représentant le souterrain du Gilardeix. Situé sur la commune de Boisseuil, il est d'une longueur de 314 m.

³ Voir Etat comparatif des ouvriers français et étrangers, 5 S 66, ADHV.

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

La photographie n°5 illustre les ruines de la forteresse de Chalucet, datant des XIII^{ème}-XIV^{ème} siècles. Située sur la commune de Saint-Jean-Ligoure, elle a été classée monument historique par liste de 1875.

La photographie n°6 représente le viaduc de Pierre-Bufferière. Achevé en 1892, il est constitué de 11 arches pour une longueur de 111 m et permet le franchissement de la Briance.

La photographie n°7 représente le dernier viaduc de la partie haut-viennoise de la ligne. Permettant le franchissement de la petite Briance, le viaduc de Saint-Germain-les-Belles est constitué de 14 arches pour une longueur de 284 m. Les fondations de cet ouvrage ont été compliquées, particulièrement du côté de Brive.⁵

La photographie n°8 est une vue paysagère de la ville d'Uzerche, côté nord.

Les photographies n°9 et 10 représentent les deux viaducs sur le ruisseau du Bradascou, affluent de la Vézère, chacun constitué de 5 arches pour une longueur de 101 m.

Suit le pont du Gour Noir, représenté par les photographies n°11 et 12. Achevé en 1889, ce pont voûté fait partie des ponts Séjourné, du nom de l'ingénieur Paul Séjourné, innovateur dans les techniques de construction des ponts de maçonnerie. Situé à 4 km de la gare d'Uzerche, il est constitué d'une grande arche en anse de panier, conçue pour faire face aux crues fréquentes de la Vézère.

Les photographies n°13, 15 et 16 représentent les environs de la gare de Vigeois.

Situé sur la commune de Vigeois, le tunnel de Vigeois, illustré par la photographie n°14, a une longueur de 366 m.

A sa suite, le tunnel de Viallevaleix, également situé sur la commune de Vigeois, a une longueur de 552 m (photographie n°17).

La photographie n°18 représente le pont franchissant le ruisseau du Brézou, autre affluent de la Vézère. D'une longueur de 31 m, il est constitué d'une arche en anse de panier.

Le tunnel de Gratterogne (photographie n°19) vient à la suite du tunnel de Viallevaleix. Situé sur la commune de Vigeois, il est d'une longueur de 238 m.

Les photographies n°20 et 21 illustrent les tunnels du Petit Bleygeat et du Grand Bleygeat. Le premier est d'une longueur de 169 m, le second de 675 m.

Les photographies n°22 à 46, ainsi que la photographie n°49, sont identiques à celles constituant l'album coté 31 Fi 6.

Les photographies n°22, 23, 24, 25 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°26 et 27) du tunnel de Comborn, long de 657 m et également situé sur la commune d'Estiveaux.

La photographie n°28 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

⁵ Cf. *Chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche. Rapport sur l'exécution des travaux et les dépenses effectuées*, ID/70, ADHV.

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.

La photographie n°29 illustre la vallée de la Vézère dans les environs des tunnels de Pouch et Biard.

Les photographies n°30 à 33 illustrent 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 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'encastèrent 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 blessés⁶. 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°34 à 37) 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°38 et 39 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°40 se rapporte au passage supérieur métallique situé à la suite du viaduc du Clan, permettant le franchissement de la ligne à deux voies.

La photographie n°41 représente le viaduc du Maumont, situé après Donzenac. Modeste ouvrage, d'une longueur de 34 m, il comporte 3 arches de 10 m d'ouverture.

Les photographies n°42 et 43 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°44 à 48 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.

Les photographies n° 49 et 50 illustrent les travaux de remblai effectués à l'entrée de la gare de Brive.

⁶ « 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)

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.

Sources complémentaires

Archives départementales de la Haute-Vienne

Série Fi Iconographie

5 Fi Affiches.

31 Fi 6 Album photographique « Chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche. Vues photographiques des travaux. M^r Merle, Chef de Section », [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^{ème} 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^{ème} siècle : techniques nouvelles et grandes réalisations françaises*, Librairie ancienne Brissaud, 1984.

Corps du répertoire

31 Fi 7/1-50

Album de photographies.

Couverture cartonnée de couleur noire, 35 x 24 cm, avec inscription en lettres dorées « Mr Victor Guillaume sous-ingénieur des Ponts et chaussées. Souvenir de la ligne du chemin de fer de Limoges à Brives par Uzerche ». 50 planches reliées par 2 vis métalliques (breveté SGDG) sur chacune desquelles a été collée une photographie monochrome, 22,5 x 17,5 cm, avec légende manuscrite à l'encre noire, et décrites ci-après.

[1887-1893]

1. « Viaduc sur la Vienne – Vue de la tête aval, rive droite. 23 arches de 15m00 d'ouv^{re} au Pt 0^k758.60 ». Cliché anonyme.

2. « Viaduc de la Pélisserie – sur le ruisseau la Valoine. Vue de la tête aval, rive gauche – 7 arches de 12m00 d'ouv^{re} au Pt 2^k528 ». Cliché anonyme.

3. « Viaduc du Vigen – Vue de la tête aval, rive droite. 10 arches de 16m00 d'ouv^{re} au Pt 10^k808.60 ». Cliché anonyme.

4. « Souterrain du Gilardeix – Tête Brive. 314m00 de longueur (13^k216 – 15^k530) ». Cliché anonyme.

5. « Ruines du château de Chalusset. Commune de St Jean-Ligoure ». Cliché anonyme.

6. « Viaduc de Pierre-Bufferière – sur la Briance. Vue de la tête aval, rive gauche – 11 arches de 15^m d'ouv^{re}, pt 19^k775. ». Cliché anonyme.

7. « Viaduc de St Germain les Belles – sur la petite Briance. Vue de la tête aval, rive gauche – (14 arches de 17m00 d'ouv^{re} Pt 33^k958.59 ». Cliché anonyme.

8. « Vue de la ville d'Uzerche (Corrèze) – Côté Nord ». Cliché anonyme.

9. « Viaduc sur le ruisseau du Bradascou – 5 arches de 15m00 P^t 58^k923.10 ». Cliché anonyme.

10. « Viaduc sur le ruisseau du Bradascou – 5 arches de 15m00 P^t 59^k770.65 ». Cliché anonyme.

11. « Pont du Gour-Noir – Vue de la tête amont, rive gauche. Arche de 64m94 d'ouv^{re} Pt 61^k099.04 » Cliché anonyme.
12. « Pont du Gour-Noir – Vue de la tête aval, rive droite. Arche de 64m94 d'ouv^{re} Pt 61^k099.04 ». Cliché anonyme.
13. « Vallée de la Vézère aux abords de la gare de Vigeois ». Cliché anonyme.
14. « Vue générale des abords du souterrain de Vigeois – Côté Brive. P^t 65^k081 ». Cliché anonyme.
15. « Vue d'ensemble des travaux exécutés aux abords de la plateforme de la gare de Vigeois ». Cliché anonyme.
16. « Vigeois Corrèze. Murs de soutènement du chemin d'accès à la gare ». Cliché anonyme.
17. « Souterrain de Viallevaleix Tête Brive. 552^m10 de longueur (P^{ts} 67k440 – 67^k992.10) ». Cliché anonyme.
18. « Pont sur le ruisseau du Brézou Tête amont. Arche de 29^m20 d'ouvre P^t 68^k060.37 ». Cliché anonyme.
19. « Souterrain de Graterogne. Tête Brive. 238^m00 de longueur (P^{ts} 68^k362-68^k600) ». Cliché anonyme.
20. « Souterrain du Petit Bleygeat. Tête Limoges – 169^m00 de longueur (P^{ts} 68^k956-69^k125) ». Cliché anonyme.
21. « Souterrain du Grand Bleygeat. Tête Limoges. Vue prise de l'intérieur du Petit Bleygeat -615^m00 de longueur – P^{ts} 69^k173-69^k788 ». Cliché anonyme.
22. « Vallée de la Vézère aux abords du souterrain du Theil n°1. Côté Limoges ». Cliché anonyme.
23. « Souterrain du Theil n°1. Tête Limoges – 127^m60 de longueur – P^{ts} 71^k026.40-71^k154 ». Cliché anonyme.
24. « Souterrain du Theil n°1. Tête Brive. Vue prise de l'intérieur du Theil n°1 bis – 127^m60 de longueur – P^{ts} 71^k026 – 71^k154 ». Cliché anonyme.
25. « Souterrain du Theil n°1 bis. Tête Brive – 95^m00 de longueur – P^{ts} 71^k205 – 71^k300 ». Cliché anonyme.

26. « Souterrain de Comborn. Tête Limoges – 658^m40 de longueur. P^{ts}72^k465 – 73^k123.40 ». Cliché anonyme.
27. « Souterrain de Comborn. Tête Brive – 658^m40 de longueur – P^{ts} 72^k465 – 73^k123.40 ». Cliché anonyme.
28. « Pont de Freyssinet. Tête amont, rive droite – Arche de 45^m00 d'ouv^{re} – P^{ts} 75^k087.44 ». Cliché anonyme.
29. « Vallée de la Vézère aux abords du souterrain de Pouch. Côté Limoges – P^{ts} 76^k312.25 ». Cliché anonyme.
30. « Vue d'ensemble des abords du souterrain de Biard. Côté Brive – Vue prise de l'intérieur du souterrain de Pouch – P^t 75^k450 ». Cliché anonyme.
31. « Souterrain de Pouch. Tête Brive – 157^m99 de longueur – P^{ts} 76^k312.25 – 76^k470.24 ». Cliché anonyme.
32. « Pont de Pouch – Perspective de la tête amont – Rive gauche – Arche de 47^m85 d'ouv^{re} – P^t 76^k550 ». Cliché anonyme.
33. « Pont de Pouch – Tête aval, rive droite – Arche de 47^m85 d'ouv^{re} – P^t 76^k550 ». Cliché anonyme.
34. « Vallée de la Vézère aux abords du souterrain du Saillant – Côté Limoges – P^t 77^k403 ». Cliché anonyme.
35. « Souterrain du Saillant – Tête Brive – 195^m50 de longueur – P^{ts} 77^k403 – 77^k598.50 ». Cliché anonyme.
36. « Souterrain du Saillant – Tête Limoges – 195^m50 de longueur – P^{ts} 77^k403 – 77^k598.50 ». Cliché anonyme.
37. « Vallée de la Vézère aux abords du souterrain du Saillant – Côté de Brive – P^t 77^k598.50 ». Cliché anonyme.
38. « Viaduc sur le ruisseau du Clan – Tête aval – 13 arches de 10^m00 d'ouv^{re} – P^t 84^k450 ». Cliché anonyme.
39. « Viaduc sur le ruisseau du Clan. Perspective de la tête aval – P^t 84^k450 ». Cliché anonyme.
40. « Passage supérieur métallique. Tête Brive. P^t 85^k000 ». Cliché anonyme.

41. « Viaduc du Maumont – Tête aval, rive droite – 3 arches de 10^m00 d'ouv^{re} – P^t 89^k060 ». Cliché anonyme.
42. « Pont sur la Corrèze – Perspective de la tête amont, rive gauche – 3 arches de 14^m00 d'ouv^{re}. P^t 93^k425 ». Cliché anonyme.
43. « Pont sur la Corrèze – Tête aval – 3 arches de 14^m00 d'ouv^{re}. Pt 93^k425 ». Cliché anonyme.
44. « Passage inférieur de la route nationale n°89 à Brive. Côté Brive. Arche de 10^m00 d'ouv^{re} droite ». Cliché anonyme.
45. « Passage inférieur de la route nationale n°89 à Brive. Tête Bordeaux. Arche de 10^m00 d'ouv^{re} droite ». Cliché anonyme.
46. « Passage inférieur de la route nationale n°89 à Brive. Tête Brive. Arche de 10^m00 d'ouv^{re} droite ». Cliché anonyme.
47. « Passage inférieur de la route nationale n°89 à Brive. Tête Brive. Arche de 10^m00 d'ouv^{re} droite [Autre vue] ». Cliché anonyme.
48. « Passage inférieur de la route nationale n°89 à Brive. Côté Brive. Arche de 10^m00 d'ouv^{re} droite ». Cliché anonyme.
49. « Chantier d'agrandissement de la plateforme de la gare de Brive ». Cliché anonyme.
50. « Chantier d'agrandissement de la plateforme de la gare de Brive [Autre vue] ». Cliché anonyme.