

## Le désenclavement routier et ferroviaire des villes du Périgord et du Bas-Pays limousin au XIXe siècle

Michel Genty

---

**Citer ce document / Cite this document :**

Genty Michel. Le désenclavement routier et ferroviaire des villes du Périgord et du Bas-Pays limousin au XIXe siècle. In: Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale, Tome 93, N°153, 1981. pp. 279-291;

doi : <https://doi.org/10.3406/anami.1981.1964>

[https://www.persee.fr/doc/anami\\_0003-4398\\_1981\\_num\\_93\\_153\\_1964](https://www.persee.fr/doc/anami_0003-4398_1981_num_93_153_1964)

---

Fichier pdf généré le 18/04/2018

## Résumé

Les grands travaux routiers et ferroviaires qui ont été entrepris au XIXe siècle en Périgord et dans le Pays de Brive ont fait l'objet d'une âpre compétition entre les divers centres urbains. Les choix des tracés, les étapes des réalisations qui sont ici présentées ont entraîné un développement économique très sélectif des villes et une remise en cause de certaines hiérarchies : ainsi, Périgueux a dépassé puis surclassé Bergerac tandis que Brive rattrapait Tulle.

## Abstract

The important road and railroad works undertaken in the 19th century Perigord and in the Brive region were the object of bitter competition between the different urban centers. The choice of the lines, the stages in their realization, presented here, brought about a very selective economic development of the cities and called into question certain hierarchies. Thus, Périgueux passed, then outclassed Bergerac, while Brive caught up with Tulle.

## Zusammenfassung

Die großen Eisenbahn- und Straßenbauarbeiten, die im 19. Jahrhundert im Périgord und in der Gegend um Brive unternommen wurden, haben zu einem harten Wettbewerb zwischen den verschiedenen Hauptorten geführt. Die Festlegung der Trassen und die schrittweise Durchführung des Bauprogramms, die den Stoff dieser Arbeit bilden, haben zu einer sehr selektiven wirtschaftlichen Entwicklung geführt und manche Hierarchien in Frage gestellt. So hat Périgueux Bergerac überholt und schließlich weit hinter sich gelassen, während sich Brive zu gleicher Bedeutung wie Tulle erhob.

## резюме

*Развитие путей сообщения между городами Перигора и Лимузинской низменностью в XIX в.*  
Обширные работы, предпринятые в Перигоре и в области Брива, сопровождались острым соперничеством между различными городами. Выбор трассировки и этапы выполнения работ, представленные в настоящем очерке, повлекли за собой весьма селективное экономическое развитие городов и поколебали существовавшую иерархию: так например, Периге обогнал и отнял первенство у Бержеака, в то время как Брив догнал Тюль.

Michel GENTY\*

# LE DÉSENCLAVEMENT ROUTIER ET FERROVIAIRE DES VILLES DU PÉRIGORD ET DU BAS-PAYS LIMOUSIN AU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

---

Alors qu'au cours des Temps Modernes, le développement démographique et économique urbain avait été des plus modestes en Périgord et dans le Bas-pays limousin, l'essor des villes a été, au XIX<sup>e</sup> siècle, particulièrement net : il a été toutefois très sélectif et a favorisé essentiellement, à des degrés divers, les villes majeures de Périgueux, de Brive et de Bergerac<sup>1</sup>.

Ces inégalités s'éclairent en partie à la lumière de la mise en place des moyens de communication modernes. Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, en effet, la compétition est vive pour obtenir une bonne desserte routière ou fluviale et elle est encore plus farouche lors de la construction des réseaux ferroviaires entre 1850 et 1890. Sans aucun doute, les choix relatifs aux tracés de ces grandes voies ont influencé le destin des villes et des bourgs.

C'est cette mise en place des grandes infrastructures modernes des moyens de transport que nous nous proposons d'évoquer et, plus précisément, la réalisation des grands travaux routiers et ferroviaires qui ont alors pénalisé ou favorisé le développement économique des

\* Docteur ès lettres, Maître-assistant à l'Université de Bordeaux-III.

1. En 1806, on compte 8 665 habitants à Bergerac, 7 608 à Brive, 6 306 à Périgueux et, en 1911 on dénombre 33 548 habitants à Périgueux, 21 460 habitants à Brive, 16 162 habitants à Bergerac. Entre 1806 et 1851, la population de Périgueux double, celle de Brive augmente de 17 %, celle de Bergerac de 20 % et celle de Sarlat de 20 %. De 1851 à 1911, les taux de croissance sont de 147 % pour Périgueux, 141 % pour Brive, 55 % pour Bergerac, 40 % pour Thiviers, mais 9 % seulement pour Sarlat, de 15 à 20 % pour Terrasson, Mussidan, Ribérac tandis qu'on enregistre une diminution quasi générale des autres villes et bourgs qui possèdent, il est vrai, un espace agricole assez étendu.

centres urbains et qui, parfois, ont remis en cause les hiérarchies établies<sup>2</sup>.

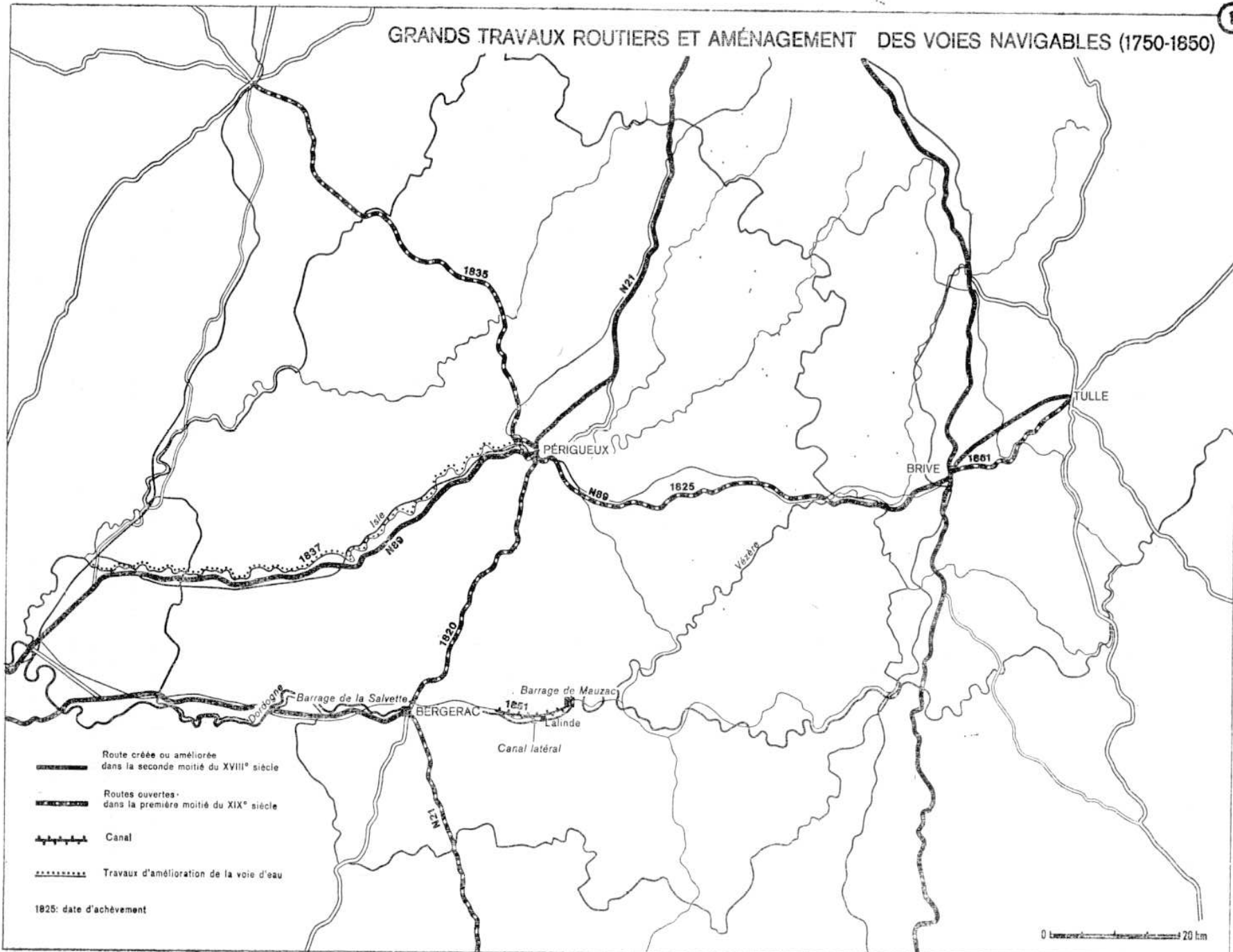
### Réussites et limites du désenclavement routier

Sous le Premier Empire et la Restauration, on complète et on achève la trame des grandes artères, largement commencée par les intendants de la fin de l'Ancien Régime. Sous la Monarchie de Juillet, on réalise de multiples routes départementales et on entreprend la confection des chemins de grande communication. Sous le Second Empire et la Troisième République, on se consacre à l'achèvement de la desserte locale en multipliant les chemins vicinaux.

On ne remet pas en cause en ce début du XIX<sup>e</sup>, le tracé des grandes transversales méridiennes. A l'est, Brive reste bien située grâce à la route Paris-Limoges-Toulouse qui, dans son tracé limousin, avait fait l'objet des soins de Turgot ; certaines pentes demeuraient fortes (La Pigeonnie, Saint-Antoine-les-Plantades, Donzenac) : on les corrigea plus tard. A l'ouest, le Périgord est traversé en écharpe par la route de Limoges à Bordeaux qui passe par Thiviers, Périgueux, puis emprunte la vallée de l'Isle. C'est à partir de cette diagonale qu'on met en place quelques traversées du département : il suffit, à partir de Périgueux, de prolonger les tracés vers le sud (Bergerac) et vers l'est (Brive). Enfin, ordonnés par le gouvernement de Napoléon I<sup>er</sup>, selon des études faites à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle par les ingénieurs Brémontier et Lallier, ces travaux de liaison sont réalisés entre 1812 et 1820 : on abandonne le vieux chemin par Grignols et Villamblard, « à cause des vices de son tracé » pour une nouvelle direction orientale par les hameaux de

2. Pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, de grands travaux ont été aussi entrepris sur les rivières du pays pour donner aux activités économiques un moyen de transport bon marché et, pour l'époque, de grande capacité. On tenta ainsi d'améliorer la navigation sur la Dordogne moyenne, de canaliser la Vézère « périgourdine » et l'Isle moyenne. Périgueux, Brive comme Bergerac, placèrent alors beaucoup d'espoir dans la voie d'eau. Leur attente fut déçue : il est vrai que la construction des voies ferrées à partir de 1850 rendit caduques ces infrastructures fluviales ; il aurait sans doute fallu les transformer radicalement, les mettre au gabarit du jour ; mais l'économie locale n'était pas assez brillante pour justifier de tels investissements. Cependant, les efforts du début du siècle n'ont pas été inutiles et la batellerie a été pendant des décennies, un outil précieux pour l'économie urbaine. Toutes ces tentatives et échecs du « désenclavement fluvial » ont été longuement analysées, notamment par : COCULA-VAILLIÈRES (A. M.), *Les gens de rivière de Dordogne*, thèse d'Etat, 2 tomes, Lille, 1979 ; DAUTREMENT (L.), Les relations fluviales du Bas-Limousin avec les régions périphériques, dans *Le Bas-Limousin*, Actes du Congrès des Sociétés Savantes, Tulle, 1964, pp. 215-224 ; FÉNELON (P.), Commerce et industrie dans la vallée moyenne de la Dordogne, dans *Annales de Géographie*, 1936, pp. 591-606 ; LARIVIÈRE (R.), La navigation sur la Vézère et la société des canaux de la Corrèze et de la Vézère, dans *Bull. Soc. hist. et archéol. du Périgord*, 1968, pp. 165-199.

# GRANDS TRAVAUX ROUTIERS ET AMÉNAGEMENT DES VOIES NAVIGABLES (1750-1850)



Bordas et Saint-Mamet ; son achèvement est salué par les gens de Périgueux qui se réjouissent alors de pouvoir établir des relations commerciales avec Bergerac et d'être en mesure de commercer avec le port fluvial, distant de 45 km, plutôt que de continuer à aller livrer ou chercher leur cargaison à Libourne, située à 91 km<sup>3</sup>. Avec le tronçon Limoges-Périgueux, cette réalisation Périgueux-Bergerac fait désormais partie de la route de Paris à Barèges, l'actuelle N. 21 au sud de Bergerac ; dans le même temps, on améliorait la liaison avec Castillonès et le Lot-et-Garonne, jugé le « plus fertile et le plus riche de tous les départements environnants »<sup>4</sup>. Ainsi s'achevait un grand axe Nord-Sud dans lequel on plaçait beaucoup d'espoir : « la route de Paris à Barèges comme une grande artère vivifiante portera l'abondance dans nos contrées : elle facilitera l'exportation dans le nord de la France de nos vins et des produits de nos nombreuses usines »<sup>5</sup>.

A la grande amertume de Bergerac, c'est par Périgueux qu'on décide de faire passer la route Bordeaux-Lyon et de doter ainsi le département d'une transversale est-ouest. La décision est prise en 1809 et le directeur des Ponts-et-Chaussées le rappelle au Préfet de la Dordogne en ces termes : « la route doit passer par Périgueux et non par Bergerac », car c'est « la plus courte et la plus sûre pour les voyageurs, la plus douce pour le roulage, la plus économique pour le département, la plus utile et la plus avantageuse pour le public »<sup>6</sup>. Bergerac bataille sans succès pour être reliée directement à Brive : en vain, montre-t-elle qu'elle est un entrepôt bien situé sur la Dordogne et que route et rivières navigables (Dordogne et Vézère) pourraient s'épauler mutuellement ; en vain, Montignac lui prête-t-elle secours en ajoutant ses doléances. Périgueux a gain de cause : elle est devenue la préfecture et elle est déjà reliée à Bordeaux ; par ailleurs, à distance égale, le coût de la voie par les vallées du Manoire et du Cern s'avère moins élevé qu'une éventuelle liaison Bergerac-Brive par les plateaux accidentés du Périgord central ; une route qui longerait les vallées de la Dordogne et de la Vézère comme le réclame Montignac serait encore plus chère. Aussi, à partir de 1811, entreprend-on l'exécution d'une nouvelle route reliant Périgueux à Brive et abandonnant l'ancien chemin muletier qui, par Milhac-d'Auberoche, permettait de gagner Montignac et Terrasson. Les travaux sont achevés en 1825 : entre La Galibe — près de Terrasson — et Périgueux, une cinquantaine (47,7) de kilo-

3. « L'importation de tous les objets que l'on fait venir à grands frais par la route de Libourne deviendrait plus facile et moins coûteuse par ce moyen... » De FAYOLLE (A.), *La topographie agricole du département de la Dordogne ci-devant Périgord, au IX*, Périgueux, 1939.

4. *Calendrier de la Dordogne*, année 1813, p. 150.

5. *Ibid.*, 1813, p. 150.

6. Arch. dép. Dordogne, 6 S 5.

mètres de voies ont été réalisés et on a restauré le tronçon La Galibe-Brive, aménagé en partie avant la Révolution. Ainsi est mis en place l'axe transversal ouest-est, ancêtre de la N. 89, sur lequel se développe très vite le roulage, au bénéfice de Périgueux et de Brive<sup>7</sup>. La grande victime est Bergerac, frustrée d'une liaison rapide avec le Périgord oriental et le Massif Central.

Vers l'Est, à travers la Corrèze, la route Bordeaux-Lyon était en partie tracée grâce aux efforts de Turgot qui, à partir de 1769, avait fait entreprendre des travaux entre Ussel en Haute Corrèze et Larche, aux portes du Périgord. Sous la Restauration, le gouvernement investit suffisamment pour améliorer la liaison entre Tulle et Brive. Néanmoins, escaladant le plateau, la route présentait deux séries de pentes et de lacets, fort longs et fort redoutés des rouliers qui devaient recourir à des équipes de chevaux de renfort pour les franchir : la moitié des 28 km de trajet avait ce profil sévère, 7 km à Malemort — à la sortie de Brive — et 6,5 km à Poissac — du côté de Tulle. Aussi un nouveau tracé par la vallée fut-il envisagé à partir de 1840 : on ne put le refuser aux Corrèziens et surtout aux Tullistes qui venaient de perdre tout espoir de voir la Corrèze canalisée et pour qui l'ère ferroviaire semblait lointaine. Il fallut plusieurs années pour décider d'un tracé (rive droite ou rive gauche ?), puis une bonne dizaine d'années pour l'exécuter<sup>8</sup>. Mais, en 1861, Brive était reliée à Tulle par une route de vallée, incomparablement plus accessible au roulage que l'ancien chemin des crêtes.

Au croisement d'axes routiers importants, Périgueux et Brive sont ainsi les grands bénéficiaires des investissements routiers nationaux de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. A la desserte par les nationales 89 et 21, il faut ajouter pour Périgueux une autre artère importante, la N. 139, qui la relie à Angoulême et qui est aménagée entre 1824 et 1835. Bergerac n'a pas été entièrement oubliée puisqu'elle a d'anciennes et bonnes liaisons avec Bordeaux par la N. 136 qu'on rectifie de 1839 à 1841, avec le Lot-et-Garonne et une route toute nouvelle avec Périgueux ; mais elle est mal rattachée aux pays périgourdins qui la flanquent à l'est, handicap têtue, appelé à durer. Sarlat est un peu la laissée pour compte : elle n'est alors que sur le tracé de départementales.

Ces routes qui « désenclavent » nombre de bourgs et de petites villes en leur permettant de substituer le roulage au transport à dos de mulet, sont entreprises parfois dès la Restauration, mais surtout sous

7. « Le roulage y a pris une extension considérable » (*Calendrier de la Dordogne*, 1825).

8. CHALARD (Y.), La route Bordeaux - Lyon, dans *Bull. des Lettres, Sciences et Arts de la Corrèze*, 1967, pp. 1-17 et 1970, pp. 1-14.

la Monarchie de Juillet et achevées sous le Second Empire. Elles quadrillent le Périgord et le Bas-pays limousin, reliant entre elles toutes les agglomérations urbaines, si modestes que soient les plus petites d'entre elles. Autour des plus grandes, se dessine alors un faisceau routier qui guide souvent l'urbanisation et impose le remodelage des centres ; la Monarchie de Juillet n'est-elle pas la grande époque de la mise en chantier des « traverses » ?

Grâce à ces investissements, Périgueux, Brive et Bergerac peuvent accroître leur influence sur les campagnes voisines. Sarlat est aussi désenclavée, mais ses liaisons avec Périgueux et Bergerac restent longues et difficiles. Ribérac, Mussidan, Thiviers, Nontron, Excideuil, Terrasson, Montpon, Le Bugue, etc., sont alors au centre de petites convergences routières qui leur permettent d'asseoir leur rayonnement.

La mise en place de cette infrastructure routière est capitale, même si dans l'immédiat les progrès économiques dus au développement du roulage restent mesurés ; en effet, les tracés routiers choisis dans cette première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle sont encore ceux d'aujourd'hui et si des rectifications mineures et des améliorations techniques ont été apportées à ce réseau, la trame d'ensemble demeure ; les handicaps pour certaines aussi.

### **Le désenclavement ferroviaire : espoirs et déceptions urbaines**

En une quarantaine d'années, dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la mise en place des voies ferrées majeures décide du sort des principaux centres urbains : décollage ou stagnation. Dans un premier temps, sous le Second Empire, Périgueux semble particulièrement favorisée, mais dans la dernière décennie du siècle, Brive, enfin située sur une grande ligne directe Paris-Toulouse prend sa revanche et devient privilégiée. Bergerac et Sarlat qui n'obtiennent que des lignes secondaires sont, pour longtemps, handicapées.

Pour toutes ces villes, le problème est alors d'être desservies par des transversales est-ouest reliant Bordeaux à Lyon et, si possible aussi, de capter un des axes méridiens reliant Paris aux régions méridionales. A l'époque des premières décisions, au tout début du Second Empire, la priorité est donnée aux liaisons transversales : aussi le chemin de fer est-il venu d'abord de l'ouest, de Bordeaux, gagnant progressivement les villes du Périgord et du Bas-Limousin. La réalisation des lignes méridiennes sera beaucoup plus tardive mais l'avenir de l'une d'elles très brillant.



*Les grandes lignes transversales*

Les liaisons ferroviaires est-ouest sont d'abord entreprises par la compagnie du Grand Central, une création du duc de Morny qui obtient en 1853 la concession de trois groupes de lignes dont un Lyon-Bordeaux passant par Périgueux et Limoges<sup>9</sup>. Contre cet itinéraire, Bergerac objecte en vain que la vallée de la Dordogne est plus peuplée que celle de l'Isle, qu'un Bordeaux-Lyon par Bergerac, Lalinde, Le Bugue, Terrasson, Brive est plus court de 3 kilomètres, et que Périgueux a obtenu récemment « une rivière canalisée à grands frais par le département »<sup>10</sup>. Les Ponts et Chaussées choisissent la vallée de l'Isle, fortement approuvés et aussi influencés par le ministre des Travaux Publics de l'époque, le Périgourdin Pierre Magne. Après l'échec de la liaison routière Bergerac-Brive, voilà une deuxième occasion manquée pour la capitale du Bergeracois de s'insérer dans un réseau moderne de communications. Aussi, en 1856, est-ce Périgueux qui est reliée par le rail à Coutras. En 1857, la compagnie du Paris-Orléans héritant des lignes « périgourdines » du Grand Central tombé en faillite poursuit la construction des liaisons prévues, achevant en 1861 celle de Périgueux à Limoges et en 1867 celle de Périgueux au Lot qui est atteint à Capdenac.

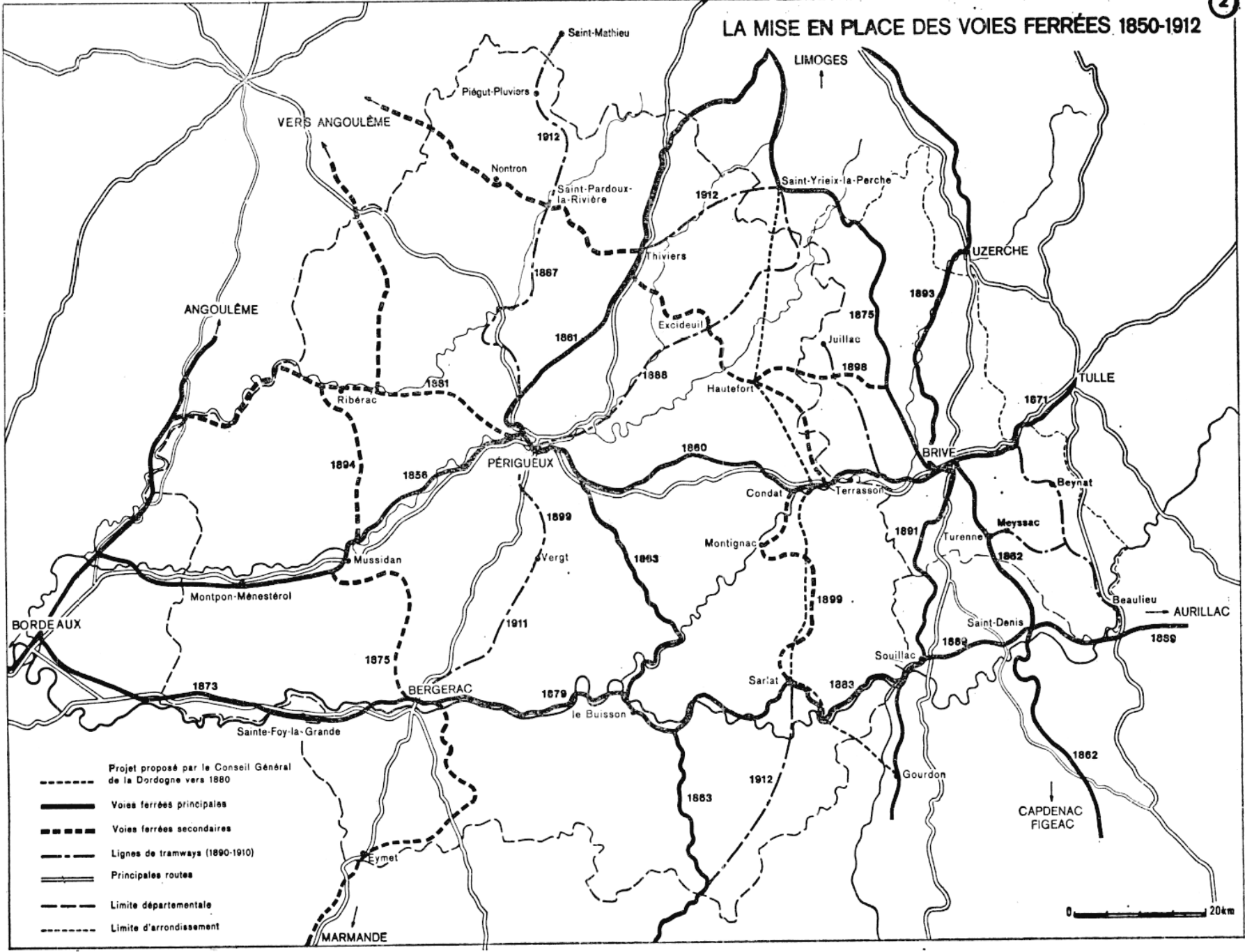
Dans le détail, le tracé de ces lignes est un compromis entre des impératifs techniques, des pressions politiques et de fortes rivalités économiques interurbaines. Ainsi, le chemin de fer de Limoges à Périgueux passe par Thiviers, mais il a fallu pour cela éliminer deux petites villes concurrentes, Nontron et Saint-Yrieix. La première avait un dossier difficile à défendre en dépit de ses richesses métallurgiques car sa desserte allongeait le parcours de 13 kilomètres : encore convient-il de remarquer qu'une éventuelle voie ferrée vers elle constituait une amorce de liaison Limoges-Angoulême. La seconde pouvait justifier d'un trafic de bovins, de la proximité de richesse en bois, en fer et de réserves de kaolin : paradoxe... apparent, c'est pour mieux garder ces dernières en imposant leurs prix que les porcelainiers de Limoges s'opposèrent alors à la venue du rail à Saint-Yrieix<sup>11</sup>. La ligne Périgueux-Brive fut l'objet de moins de débats car il n'y avait

9. WOLKOWITSCH (M.), *L'économie régionale des transports dans le Centre et le Centre-Ouest de la France*, Paris, 1958 ; et CARALP-LANDON (R.), *Le chemin de fer dans le Massif Central. Etude des voies ferrées régionales*, A. Colin, Paris, 1959.

10. Arch. mun. Bordeaux, Vb 306 : Le chemin de fer de Bordeaux à Lyon, prospection d'une ligne de chemin de fer à préférer à celle présentée par F. Tourneur entre Coutras et Périgueux, Bordeaux, 1846.

11. CORBIN (A.), *Archaisme et modernité en Limousin au XIX<sup>e</sup> siècle*. Thèse d'Etat, Paris, Marcel Rivière, 1975 ; voir notamment le chapitre II : Le retard de la mise en place des infrastructures économiques, pp. 119-147 ; voir aussi dans cette thèse de très nombreuses références bibliographiques.

# LA MISE EN PLACE DES VOIES FERRÉES 1850-1912



pas de compétition entre petites villes : néanmoins, au tracé par Condat et Terrasson qui prévalut, les Corréziens opposèrent longtemps une liaison par Hautefort et la vallée de la Loyre qui aurait desservi la partie nord-ouest du Bassin de Brive et permis par la même occasion, de détourner le Limoges-Agen vers l'est, sur Hautefort : ainsi auraient-ils pu profiter de la proximité d'une axe méridien, à un moment où l'on ne parlait pas d'un Limoges-Brive.

Atteinte par le rail venu de Périgueux en 1860, reliée à Capdenac et aux charbons de Decazeville en 1862, la « capitale du Bas-Limousin » doit cependant attendre une dizaine d'années sa liaison avec Tulle. Réalisée en 1871, celle-ci n'est pour le Paris-Orléans qu'un embranchement. Pas question pour le P.O. de s'engager dans la réalisation d'une voie ferrée vers Clermont-Ferrand qui s'annonçait et coûteuse et peu rentable. Partageant avec le P.L.M. le monopole de desserte ferroviaire dans le Massif Central et ses alentours, pourquoi aurait-il cherché à réduire la longueur des liaisons entre Bordeaux et Lyon ? Il profitait trop bien des détours que le réseau imposait. Il a fallu alors que se fonde une petite compagnie indépendante pour que Tulle fut reliée en 1881 à Clermont-Ferrand ; à cause de faibles moyens financiers, la réalisation technique fut mauvaise : grandes vitesses et convois lourds y furent dès le départ, proscrits ; déficitaire, la ligne passait, dès 1879, au réseau de l'Etat.

Ainsi, en quelques décennies, prenant en écharpe le nord-est aquitain et le Limousin, deux transversales ont été, tant bien que mal, mises en place. La liaison Bordeaux-Lyon par Brive et Clermont-Ferrand est la plus courte, mais les handicaps techniques dans la traversée du Massif Central en font une ligne très secondaire. L'autre tracé, Bordeaux-Lyon par Périgueux et Limoges, puis par Saint-Germain-des-Fossés et Roanne est plus long mais plus praticable. Si imparfaites que soient ces réalisations, elles ouvrent le pays et profitent aux villes, plus alors à Périgueux qu'à Brive, la première étant bien mieux située sur le réseau ferroviaire en gestation.

Evincée de la première transversale mise en place en Périgord, Bergerac plaça beaucoup d'espoir, deux décennies plus tard, dans une autre liaison Bordeaux-Lyon par la vallée de la Dordogne. Est-ce l'existence de la voie d'eau ? Est-ce le manque de moyens financiers déterminant des priorités et des attentes ? Est-ce un calcul lucide des profits à réaliser ? Toujours est-il que la compagnie du Paris-Orléans ne posa le rail dans le Bergeracois que tardivement<sup>12</sup> : la voie ferrée atteint Castillon en 1869, Sainte-Foy-la-Grande en 1873 et Bergerac le 20 décembre 1875 ; elle croise au Buisson le Périgueux-Agen en 1879,

12. LABROUE (E.), *De Libourne au Buisson*, Bordeaux, 1880.

le Paris-Toulouse à Souillac en 1883 et le Brive-Capdenac à Saint-Denis-près-Martel en 1889 ; elle atteint Aurillac en 1891. Dans cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on croit que cette voie est destinée à être un jour la grande liaison de Bordeaux à Lyon. On reparlera encore après la guerre de 1914-1918 d'un Bordeaux-Odessa par cette vallée de la Dordogne. En fait, on ne cessa de reculer devant le coût technique d'une réalisation dont la rentabilité ne semblait pas évidente aux yeux de tous.

### *Les grandes lignes méridiennes*

Si la mise en place des voies ferrées transversales favorise Périgueux, la construction des lignes méridiennes donne le plus de chances à Brive. Mais Périgueux est d'abord la première à être sur un axe nord-sud<sup>13</sup>.

En effet, dans les concessions obtenues en 1853 par le Grand Central, on trouve un Limoges-Agen passant par Périgueux, donc aboutissant, dans la vallée de la Garonne, au Bordeaux-Toulouse. Pierre Magne, le ministre des Travaux Publics a bien travaillé pour sa ville dont il souhaite faire un nœud ferroviaire et un grand entrepôt. Les malheurs du Grand Central, en 1857, en décident autrement. La compagnie du Paris-Orléans ne remet pas en cause le Limoges-Agen déjà en partie réalisé : elle l'achève en 1863. Mais, consciente de la lacune existant à l'est entre Limoges et Brive, elle décide d'établir une liaison entre ces deux villes, obtenant de surcroît un Paris-Toulouse beaucoup plus court, puisque le détour par Périgueux est ainsi supprimé. La confection du tracé oppose alors les deux villes les plus importantes du Bas-Limousin. Tulle qui sent son avenir commercial en jeu demande une inflexion de la ligne vers elle ou bien une gare très proche d'elle. Brive combat ces prétentions qui allongeraient la ligne : elle l'emporte sur sa rivale. Des études de marché concluent en faveur d'un itinéraire jalonné par Saint-Yrieix, Lubersac qui laissent espérer un trafic de kaolin, de bois, d'animaux gras (cochons, bœufs, moutons) et par les campagnes du Bas-pays limousin, des expéditions de vins, de légumes et de fruits ; on estime alors que les campagnes d'Uzerche et de Tulle n'ont qu'un très modeste trafic à offrir, des veaux et de jeunes bœufs de harnais<sup>14</sup>. La liaison est effective en 1875.

Brive est désormais sur une ligne directe Paris-Toulouse ; cependant, au sud, le parcours par Figeac et Capdenac est bien accidenté et long. En janvier 1879, un nouveau tracé Brive-Montauban par Cahors est fixé : la ligne est construite de 1884 à 1891.

13. D'après les ouvrages déjà cités de CARALP-LANDON, CORBIN, WOLKOWITSCH.

14. Conseil général de la Dordogne : Rapport de l'ingénieur en chef, Périgueux, 1878.

Deux ans plus tard, en 1893, pour raccourcir encore le parcours Paris-Toulouse, on réalise entre Brive et Limoges une nouvelle liaison par la vallée de la Vézère et Uzerche, choisissant alors un tracé préconisé et ardemment défendu depuis longtemps par l'ingénieur des Ponts et Chaussées briviste Godin de Lépinay. Dorénavant, Brive bénéficie de liaisons rapides et commodes avec Limoges, Paris et Toulouse. Cela n'a pas été sans mal, car pour faire triompher ce nouveau Montauban-Cahors-Brive-Limoges, il a fallu combattre, vers 1878, un projet périgourdin agressivement défendu par le conseil général de la Dordogne : celui-ci envisageait entre Gourdon et Limoges un itinéraire jalonné par Sarlat, Condat, Hautefort, en opposant la richesse agricole du Salardais et les atouts industriels du nord-est du département au « pays désert et stérile » qui s'étend de Souillac à Brive et à la pauvreté industrielle des plateaux corréziens ; il ajoutait que le passage par Uzerche nécessitait « de coûteux travaux de montagne ». Brive l'emporta, car on ne voulut pas créer à Condat un nouveau nœud ferroviaire, alors que celui de Brive était déjà bien affirmé ; de plus, les imperfections techniques du Brive-Limoges par Saint-Yrieix indisposaient les commerçants brivistes dont le poids économique se fit alors sentir. Décision sage et féconde pour Brive, mais Sarlat le regretta, qui ne reçut que des lignes secondaires et encore bien tardivement.

#### *Lignes d'intérêt secondaire et les tramways*

Dans les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, des lignes d'intérêt secondaire furent mises en place pour relier entre elles les petites villes et faciliter les transports dans les campagnes. A l'ouest, une ligne de 203 km d'Angoulême à Marmande fut concédée au Paris-Orléans en 1883 et achevée en 1894 : elle desservit Ribérac, Mussidan, Bergerac et Eymet. A l'est, la réalisation du Nontron-Sarlat demanda une quinzaine d'années : le tronçon Hautefort-Sarlat ne fut terminé que le 15 octobre 1899. On relia aussi Ribérac à Périgueux (1881) et Hautefort à Brive (1898), ce qui permettait de joindre cette dernière à Angoulême selon un tracé nord-ouest - sud-est unissant les petits centres urbains du contact massif ancien - bassin sédimentaire.

De plus, pour parfaire la pénétration du monde rural, des réseaux de tramways furent installés. En 1887, le chef-lieu de la Dordogne était relié à Saint-Pardoux-la-Rivière, en 1888 à Excideuil, en 1899 à Vergt : sur la place Francheville, à Périgueux, on aménagea une gare pour ces petits trains (voies d'un mètre d'écartement) tirés par des locomotives à vapeur. A ces concessions exploitées par la Société Anonyme des Chemins de Fer du Périgord<sup>15</sup>, on ajouta un peu plus tard celles de la Société des Tramways de la Dordogne : constituée en 1907, celle-

15. Qui s'était substituée au baron Empain, concessionnaire à l'origine.

ci en 1911 et 1912, relia Vergt à Bergerac, Thiviers à Jumilhac et Saint-Yrieix, Sarlat à Villefranche-du-Périgord, et Saint-Pardoux-la-Rivière à Piégut et à Saint-Mathieu, en Haute-Vienne. En 1921, le conseil général de la Dordogne racheta les deux réseaux, ce qui permit de supprimer les changements de train pour les voyageurs et les transbordements de marchandises à Vergt et à Saint-Yrieix.

Après une exploitation en régie directe, le département afferma le réseau, en 1926, à la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux qui substitua l'autobus au train sur certaines lignes (Thiviers - Saint-Yrieix, Sarlat - Villefranche-du-Périgord, Saint-Pardoux - Saint-Mathieu) mais maintint sur les autres le petit train, tiré à partir de 1937, par des automotrices diesel.

Toutes ces lignes ferroviaires d'intérêt secondaire et ces liaisons par tramways ont disparu aujourd'hui devant la concurrence du camion, de l'autocar et de la voiture privée ; mais elles furent précieuses pendant un demi-siècle en permettant aux petits centres urbains de réaliser leurs inévitables mutations économiques dans d'assez bonnes conditions et de lutter souvent avec succès pour se maintenir à leur rang dans la hiérarchie urbaine.

Du début du Second Empire à la guerre de 1914-18, l'installation du rail permit donc le « désenclavement » des centres urbains et l'ouverture des campagnes à des formes modernes d'échanges. Mais, au terme de toutes ces réalisations, la valeur de la desserte ferroviaire apparaît très inégale selon les villes, surtout au niveau des plus grandes.

Des centres urbains majeurs, Sarlat et Bergerac, sont les moins favorisés. Le premier n'est atteint par la voie ferrée qu'en 1881 : c'est une desserte tardive, et qui plus est, une transversale secondaire ; ses liaisons sont longues, à l'ouest, avec Bordeaux et difficiles, sans grand intérêt économique, à l'est, vers le Quercy et le Cantal ; une autre voie la relie bien par Condat à la transversale Périgueux - Brive, mais elle est incommode. Le rail n'est aussi arrivé à Bergerac qu'en 1875 : ce retard a laissé tout loisir à Périgueux pour prendre une grande « épaisseur commerciale » ; en dépit de ses efforts, Bergerac demeure sur une transversale mineure qui ne lui donne de bonnes liaisons qu'avec Libourne et Bordeaux ; à une époque où les échanges avec la métropole parisienne vont s'intensifier, elle a, de plus, la malchance de ne pas être sur une desserte méridionale directe et d'être obligée de passer par Libourne ; enfin, ultime et curieux oubli des compagnies, aucune liaison ferroviaire directe ne la réunit au chef-lieu de la Dordogne, ... si ce n'est un petit train, un « tacot » passant par Vergt : mieux vaut encore faire un détour par Mussidan ou surtout par Le Buisson.

Les possibilités de transport offertes par le rail sont nettement meilleures à Périgueux. La ville bénéficie d'un nœud ferroviaire de bon niveau. Grâce aux transversales, elle peut aisément communiquer avec Bordeaux et avec Lyon ; pour atteindre celle-ci, deux lignes s'offrent, soit celle de Brive - Clermont-Ferrand, soit celle de Limoges - Saint-Germain-des-Fossés : la première est plus courte, mais à profil sinueux et bien lente ; la seconde est plus longue mais plus utilisable. Le tronçon Périgueux - Limoges est vital pour le chef-lieu de la Dordogne : élément d'une transversale, il est aussi partie d'une ligne méridienne, le Limoges - Agen. En l'absence d'un Limoges - Brive, cet axe ferroviaire nord-sud, permettant de relier Paris à Toulouse aurait pu faire de Périgueux une grande place commerciale : ce fut le désir non avoué de P. Magne, qui imposa ses vues au début du Second Empire. Mais, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, cet axe méridien est devenu secondaire, encadré par les deux grandes lignes Paris - Bordeaux et Paris - Toulouse ; néanmoins, Périgueux peut facilement gagner Limoges et, au-delà, la capitale.

La ville gagnante, celle qui reçoit le plus de facilités est Brive, mais seulement au tournant du siècle. Elle est sur une transversale Bordeaux - Lyon, elle communique avec Aurillac, avec Capdenac et Rodez, avec Limoges via Saint-Yrieix ou via Uzerche ; c'est surtout une grande gare de la ligne Paris - Toulouse. Les opportunités offertes par cette étoile ferroviaire ne tardent pas à être saisies par le commerce de Brive qui évincera sans appel celui de Tulle, la grande rivale de toujours. Dans l'entre-deux-guerres l'électrification<sup>16</sup> du grand axe nord-sud donnera encore plus de commodités à la ville pour ses liaisons avec Paris : à l'heure de la décentralisation, les industriels apprécieront. Si l'équipement de Brive a été tardif, il est, à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle le plus riche de potentialités.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, le désenclavement routier et ferroviaire du Périgord et du Bas-pays limousin, si imparfait soit-il, a favorisé les échanges et, partant, l'essor urbain. Mais, à ce jeu, les grands gagnants ont été les centres qui ont réussi à devenir des nœuds de routes et de voies ferrées. C'est ainsi que, grâce à ses meilleures infrastructures, Périgueux, préfecture par ailleurs, a dépassé puis surclassé Bergerac, tandis que Brive, limousine et aquitaine à la fois, a rattrapé Tulle et, dès la fin du siècle, s'apprête à la supplanter.

16. DUCHEMIN (P.), Le chemin de fer de Paris à Toulouse, dans *Annales de Géographie*, 1945, pp. 274-293.