

**INTITULE**

Embranchement particulier et réseau du chantier du barrage du Chavanon, situé sur les communes de Feyt (19) et Bourg-Lastic (63).

**LOCALISATION****Code INSEE – Commune(s)**

19080 – Eygurande  
19083 – Feyt  
19134 – Merlines  
19141 – Monestier-Merlines  
63048 – Bourg-Lastic



Corrèze  
Puy-de-Dôme

**SECTION(S) DE LIGNE(S)**

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
03185.11N	695 000	Montluçon - Merlines	1887	2008 <sub>(V)</sub>
19141.01C	/	EP barrage du Chavanon	> 1921	1926
19083.01C	/	Réseau silos à ballast - barrage	> 1921	1926
63048.01C	/	Réseau Pont-du Chavanon - Rive droite	1921	1926
63048.02C	/	Réseau Pont-du Chavanon - Rive gauche	> 1921	1926

**PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE****SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET**

*Le service des usines électrique de la CM, de la SNCF et de la SDEM*

[Google Livres](#)

*Les créations d'usines de houille blanche en 1928*

[Persee](#)

Rapport d'information sur les continuités écologiques aquatiques

[Google Livres](#)

Le Génie Civil

[Gallica.fr](#)

L'Arbre et l'eau

[Gallica.fr](#)

**VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...**

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.

Symbole «  » : Ctrl+clic pour accéder au site.



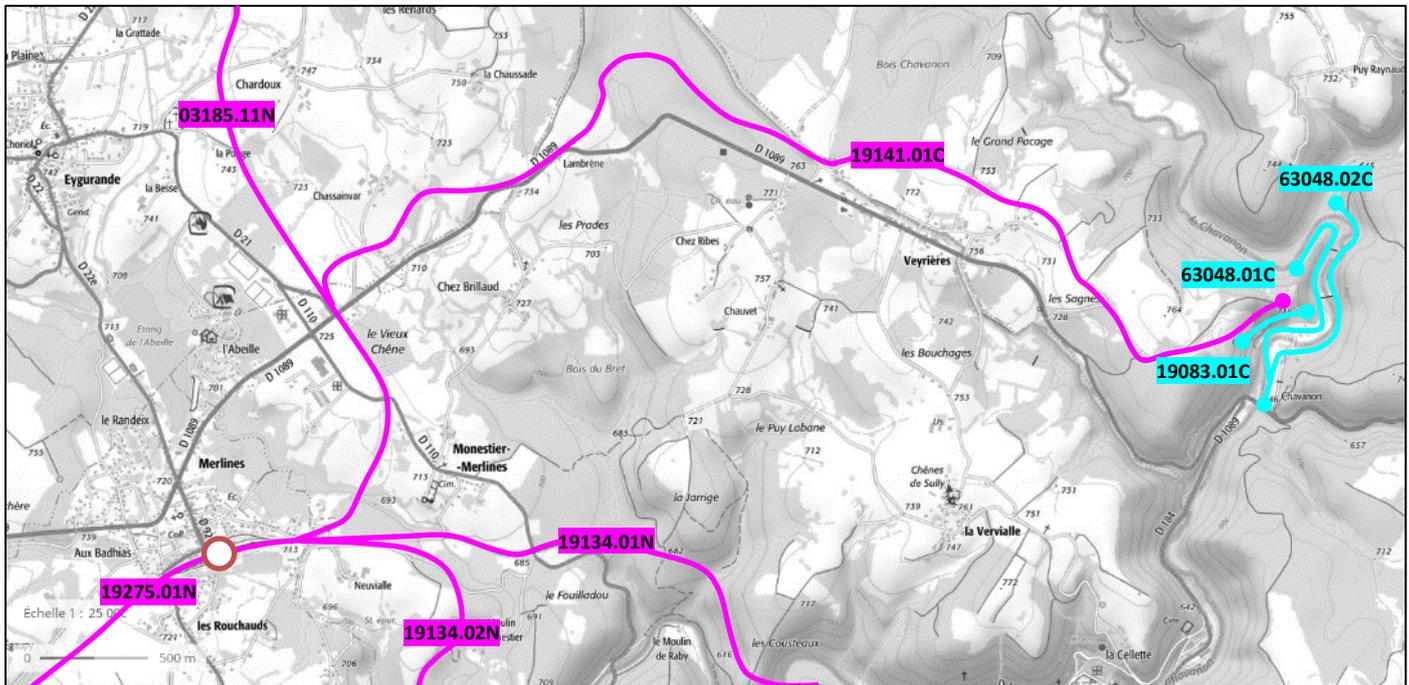
**L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.**

**Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.**

**Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.**

**Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.**

## LOCALISATION



- Ecartement Etroit abandonné
- Ecartement Normal abandonné

*Les vestiges du barrage du Chavanon existent toujours. Ils barrent la rivière qui sert de limite aux communes de Feyt (Corrèze) et Bourg-Lastic (Puy-de-Dôme).*



**ATTENTION :** l'ouvrage est situé dans un secteur dangereux et difficile d'accès. Une carrière de pierre est exploitée entre le barrage et la D2089 (ex N89). Ne pas y pénétrer sans autorisation.



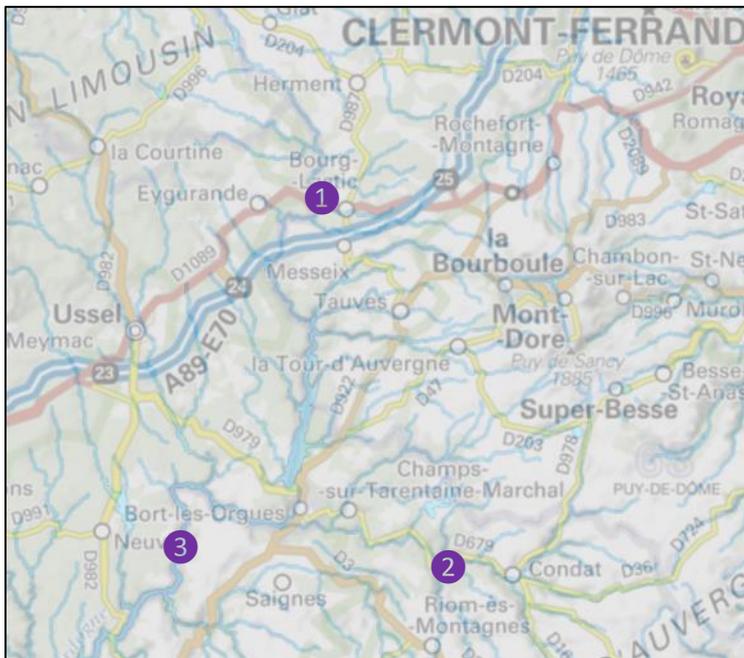
**Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...**

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

## HISTORIQUE

Le **barrage du Chavanon** avait pour but d'alimenter le réseau électrifié de la **C<sup>e</sup> du Paris-Orléans**. Celle-ci avait entrepris la construction de 3 usines hydro-électriques :

- 1 **La Cellette, sur Le Chavanon**, affluent rive droite de *La Dordogne* ;
- 2 **Coindre** (Saint-Amandin, CANTAL), sur *La Rhue*, affluent rive gauche de *La Dordogne* ;
- 3 **Vernéjoux** (Sérandon, CORREZE), sur *La Dordogne* qui donna naissance à l'usine de Marèges (voir fiche [IRSP n°19113.1](#)).



Elles devaient servir d'appoint au courant fourni par la centrale hydro-électrique d'Eguzon (voir fiche [IRSP n°36070.1](#)), principalement pour la portion Vierzon – Limoges, et au courant fourni par la centrale de Gennevilliers (Hauts-de-Seine), principalement pour la portion Paris – Vierzon.

Sa construction devait créer une retenue de 190 millions de m<sup>3</sup> sur environ 900 hectares s'étalant sur près de 20 kilomètres. Commencés en 1921, les travaux sont abandonnés en 1926, alors que le barrage atteint une dizaine de mètres de haut. Terminé, il aurait dû atteindre une hauteur de 96 mètres.

Aujourd'hui, il subsiste :

- ❖ Le barrage inachevé ;
- ❖ Le batardeau amont ;
- ❖ La galerie de dérivation.

Afin d'alimenter le chantier en matériaux et en matériels, un embranchement particulier à écartement normal et un réseau type Decauville furent posés.



## LE CHEMIN DE FER

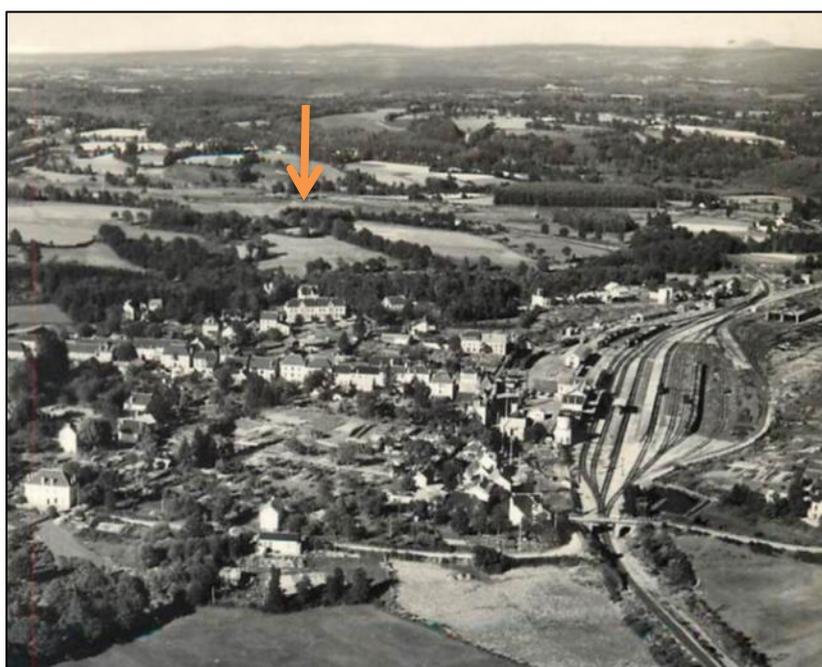


Extrait carte Michelin n°73 - 1933

L'embranchement particulier se greffait sur la ligne de chemin de fer Montluçon – Eygurande-Merlines. Cette dernière est ouverte en deux étapes par la **C<sup>e</sup> du PO** : le 25 octobre 1885 de Montluçon à Auzances puis le 13 juin 1887 d'Auzances à Merlines.



La gare vue en direction de l'est.



La gare d'Eygurande-Merlines est située sur le territoire de la commune de Merlines, au croisement des axes Bordeaux – Lyon et Paris – Béziers.

Le chemin de fer arrive pour la première fois en gare le 6 juin 1881, avec l'ouverture de la section Ussel – Clermont-Ferrand par la **C<sup>e</sup> du PO**. En 1887, c'est au tour de la branche nord en provenance de Montluçon. Enfin, le 1<sup>er</sup> juillet 1893, les trains peuvent circuler jusqu'à Aurillac avec l'ouverture de la section Lagnac – Mauriac.

Le bourg et la gare vues en direction de l'est. L'EP du barrage du Chavanon prenait naissance approximativement au niveau de la flèche orange.

La branche sud fut la première à fermer en 1950, à la suite de la mise en eau du barrage de Bort-les-Orgues. La branche nord est fermée aux voyageurs depuis le 1<sup>er</sup> mars 2008. Depuis le 6 juillet 2014, l'axe Bordeaux – Clermont-Ferrand est neutralisé entre Eygurande-Merlines et Laqueuille ; le parcours Ussel – Clermont-Ferrand s'effectue depuis, en car...

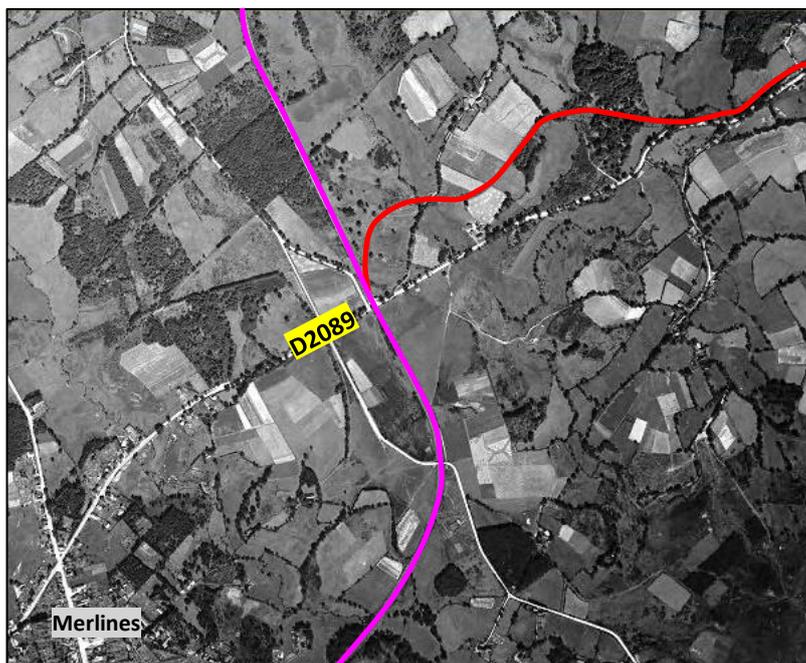
*La construction du barrage de Bort-les-Orgues a entraîné, le 15 mai 1950, l'abandon de la section Eygurande-Merlines – Bort-les-Orgues, noyée sur 14 km. Sa reconstruction par un itinéraire détourné et accidenté, ayant son origine à Ussel, a été abandonnée. Il était notamment prévu le percement d'un tunnel d'une longueur exceptionnelle de 6 628 mètres. Celui-ci est resté inachevé (voir fiche [ITFF n°19252.1](#)). La section non noyée est déclassée le 12 novembre 1954. Étonnamment, la section noyée, attendra le 22 août 1973 pour l'être.*

## L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER

L'ancien embranchement particulier est appelé « ligne du Liéjoux » par certains locaux. Il n'existerait aucune photo d'époque de la ligne. Le tracé est parfaitement visible sur les vues aériennes de 1946 à 1956. Ensuite, il commence à disparaître. Par endroits, les parcelles dédiées à la voie sont également visibles sur le cadastre.

### Le Tracé

La voie normale de l'EP prenait naissance au niveau du PN n°272 de la N89 (actuelle D2089), à la limite des communes de Monestier-Merlines et d'Eygurande.



Vue aérienne IGN – 1948. En rose, le tracé de la ligne de Montluçon, en rouge, la ligne du barrage



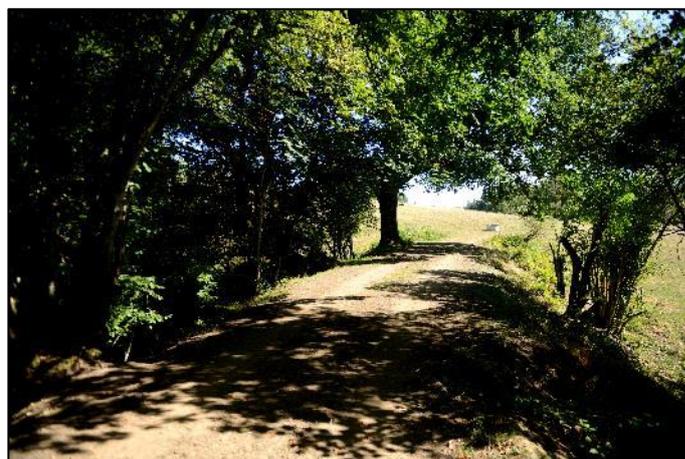
Vestige de la plateforme au milieu d'un pré



Traversée du chemin de Chassainvar



Passage en tranchée

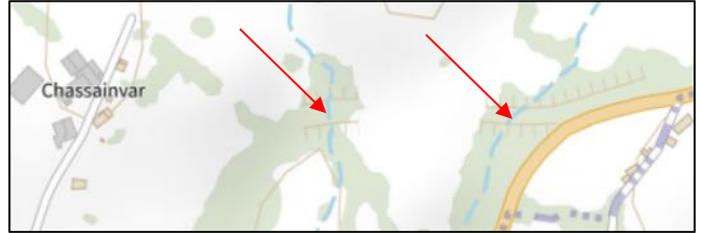


Passage en remblai au-dessus du ruisseau la Serre

## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Brèche dans le remblai au niveau d'un ruisseau saisonnier sans nom



Emplacement des deux franchissements de ruisseaux : celui de la Serre à gauche et celui sans nom à droite

La brèche franchie par la voie, ci-contre, ne correspondrait pas à l'emplacement d'un pont disparu, mais à celui d'une ancienne digue destinée à retenir un petit étang.

Street View – février 2011 : <https://goo.gl/maps/HA6LCatpR8MCDTC46>

La plateforme longeait ensuite la D2089 sur quelques centaines de mètres (flèche verte) puis bifurquait dans le bois du *Pré Bouyer* avant d'arriver à *Veyrières*.

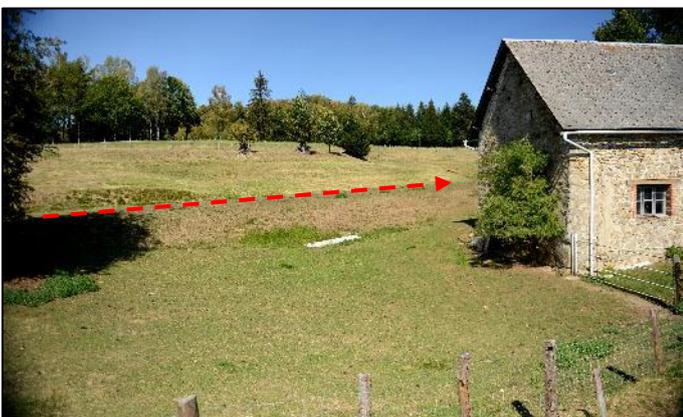
*Le hameau de Veyrières est à cheval sur les communes de Feyt et Monestier-Merlines. La mairie de cette dernière y est localisée. A ne pas confondre avec la commune de Veyrières, située à mi-chemin entre Ussel et Bort-les-Orgues. C'est l'une des rares zones où l'ancien EP peut être parcouru aisément.*



Plateforme à proximité de la D2089



Plateforme le long de la D2089

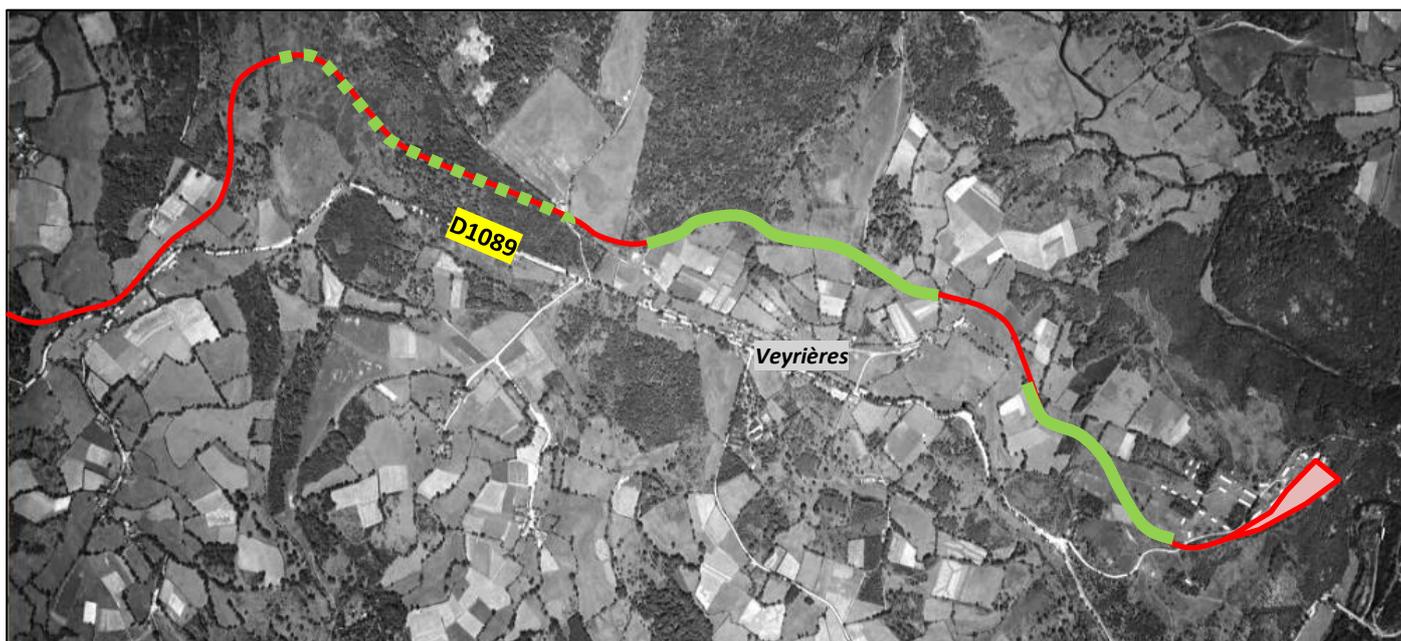


Le remblai vu depuis la D2089

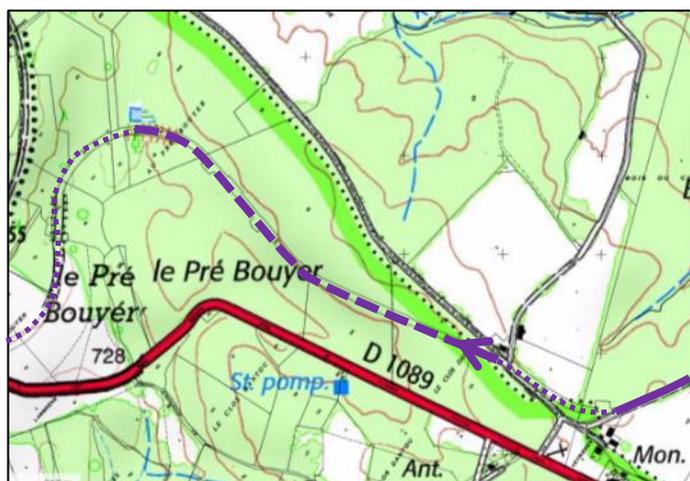


Traverse et tirefond

Les traverses mesuraient 2,60 m et étaient espacées de 80 cm (entraxes).



Vue aérienne IGN – 1948. Les portions surlignées en vert peuvent être parcourues à pied.



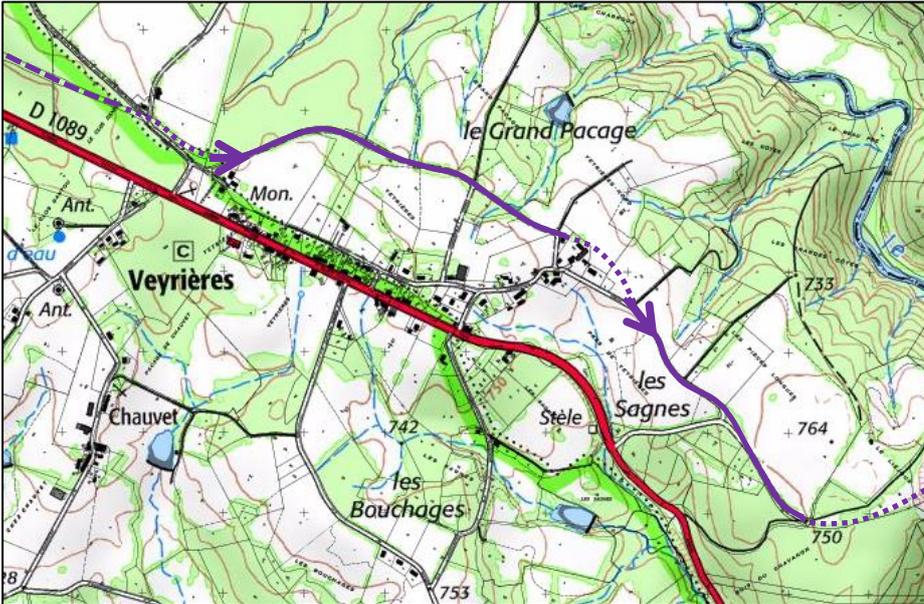
Depuis la route de Veyrières à Feyt, il est possible de remonter une portion dans le bois du *Pré Bouyer* jusqu'à un petit étang.



Traverse au bord du petit étang



Trouée dans le bois



Deux portions peuvent être suivies facilement. Il s'agit des chemins d'exploitation n°20 et 25.



A proximité du Grand Paccage



A proximité des Sagnes

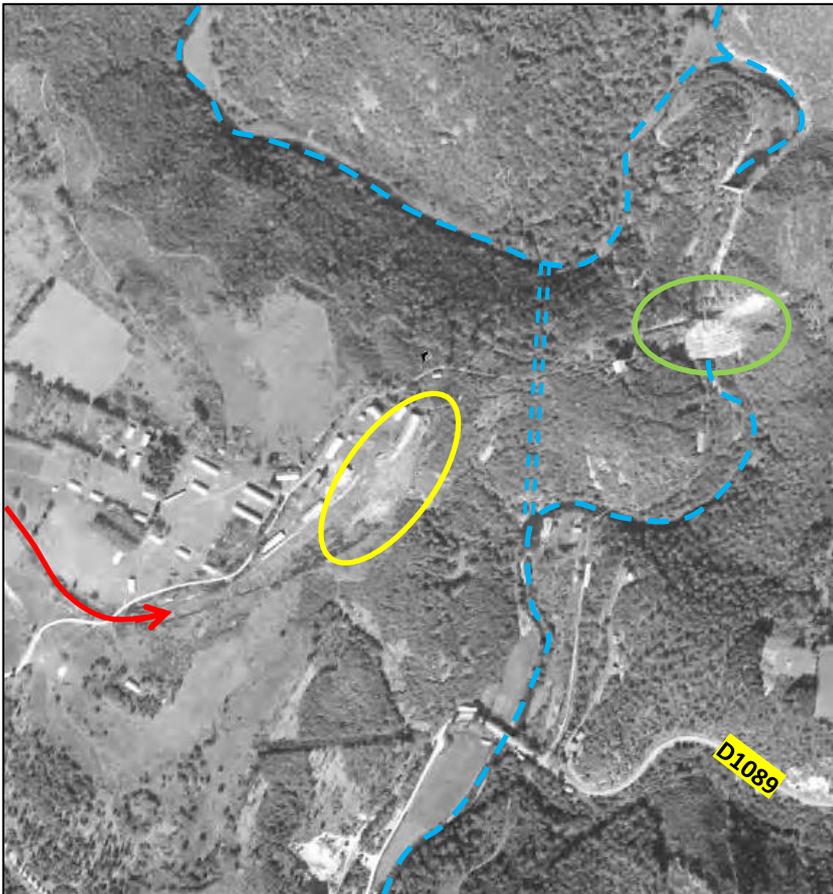
L'EP avait une longueur totale d'environ 7,5 km. Le point culminant était situé à environ 760 mètres d'altitude, à la sortie du bois du *Pré Bouyer*.

Outil Géoportail. Profil altimétrique approximatif entre l'aiguille d'entrée de l'EP et la côte 750, à l'entrée du site.



**Cet EP n'a été utilisé que durant les travaux du barrage. Il fut remis en état pendant la Seconde Guerre Mondiale mais ne fut jamais opérationnel ; le projet d'entrepôt sur le plateau du Liéjoux ayant été abandonné. (Source Wikipédia)**

### Le plateau du Liéjoux



Vue aérienne IGN - 1946

En 1946, les anciens baraquements du chantier sont visibles sur le plateau du *Liéjoux*, au terminus de la ligne. C'est ici qu'un dépôt de matériel devait prendre place. Cette zone a en partie disparue dans les années 1980, rongée par la carrière.

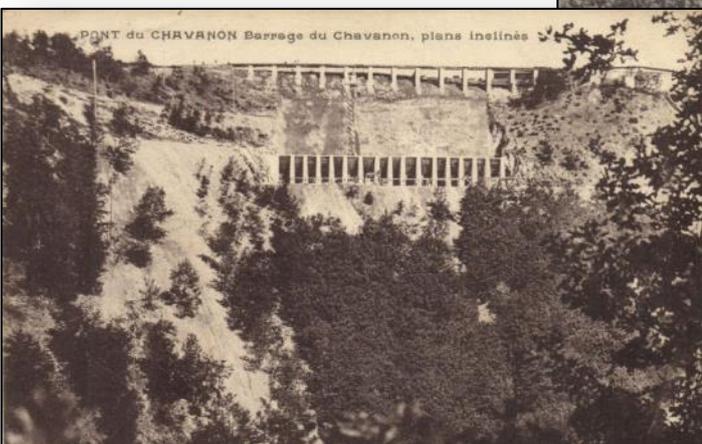
Le barrage est signalé par l'ovale vert. Le batardeau est visible en amont.



L'une des photos les plus spectaculaires est sans conteste, celle présentée ci-contre. L'EP permettait notamment d'acheminer le ballast. Cette zone était située dans l'ovale jaune indiqué sur la vue aérienne.

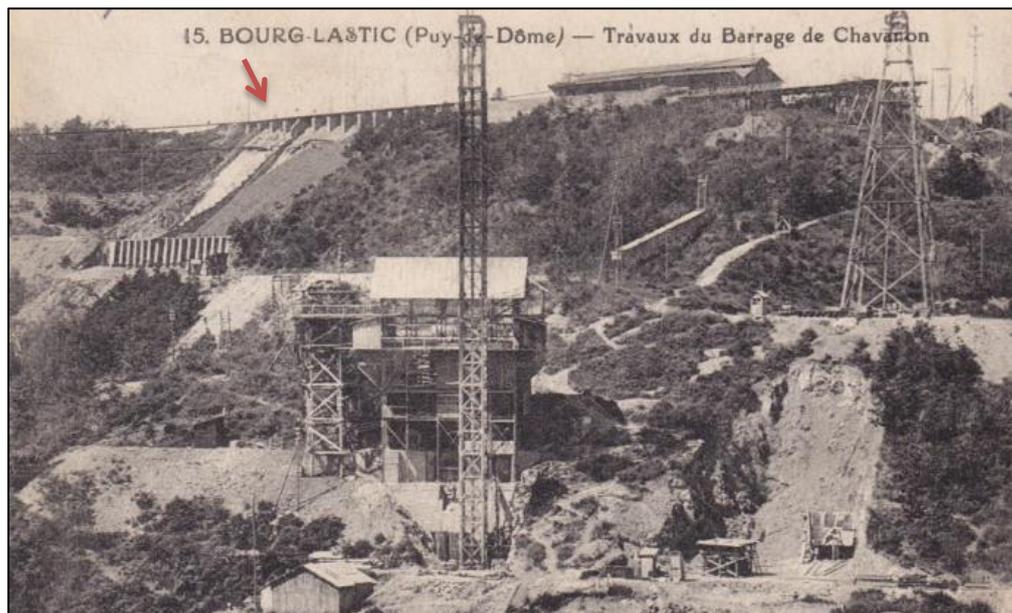


Au pied des silos, des wagonnets prenaient en charge le ballast.



La carte postale ci-contre présente le chantier. La flèche pointe l'estacade au sommet des silos à ballasts.

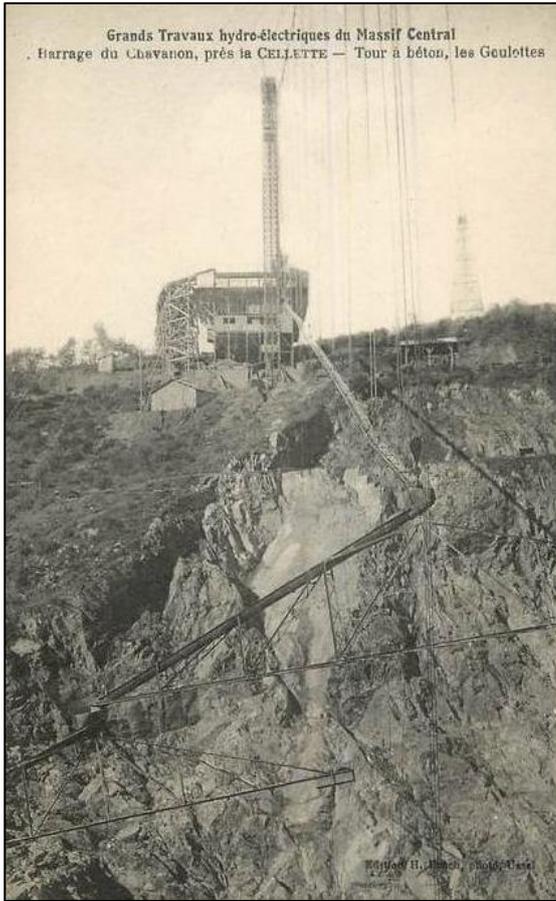
Derrière le pylône au premier plan, se trouve la centrale à béton. A droite, on aperçoit le pylône fixe du blondin qui survolait le chantier.



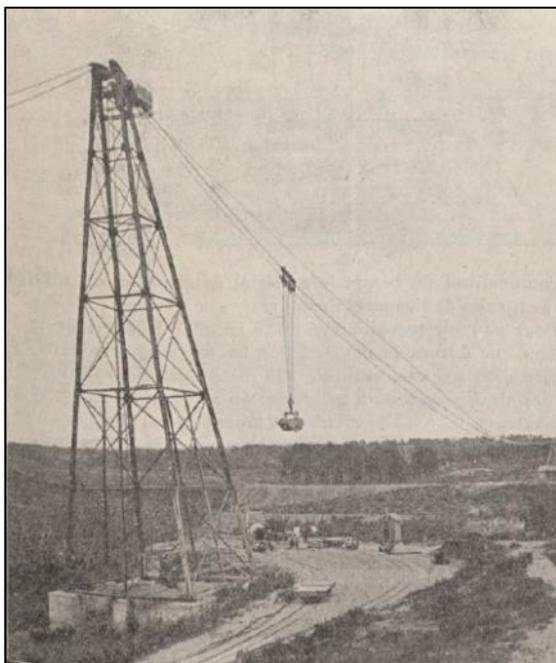
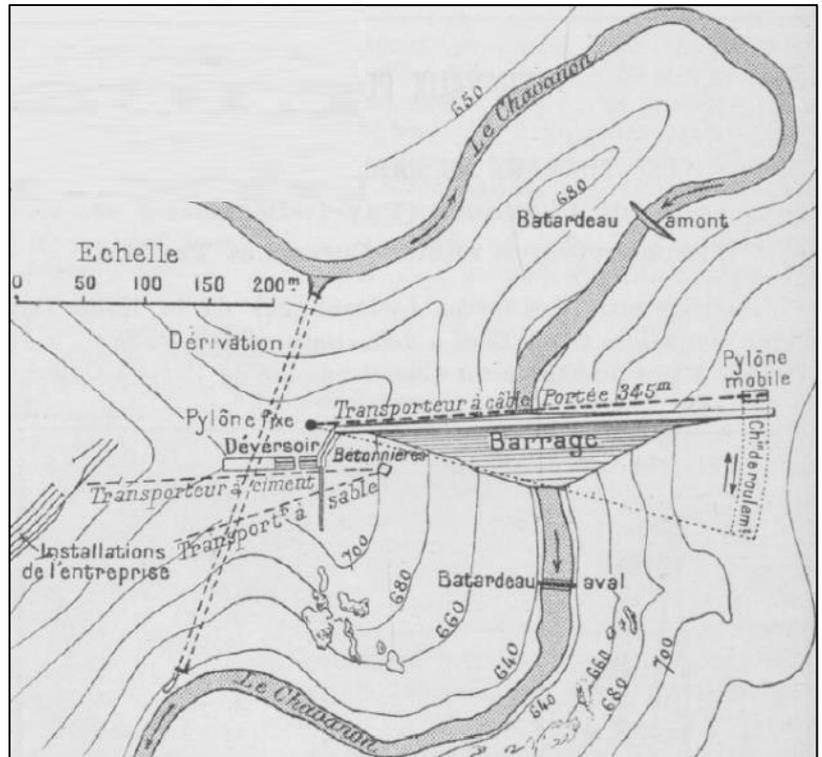
Ci-dessous, vue d'ensemble du chantier. Au centre, le pylône fixe du blondin et à droite, le sommet de la centrale à béton. On aperçoit dans la vallée à gauche, le batardeau amont. On aperçoit également les terrasses sur lesquelles circulaient les wagonnets. Elles étaient reliées entre elles par plans inclinés.



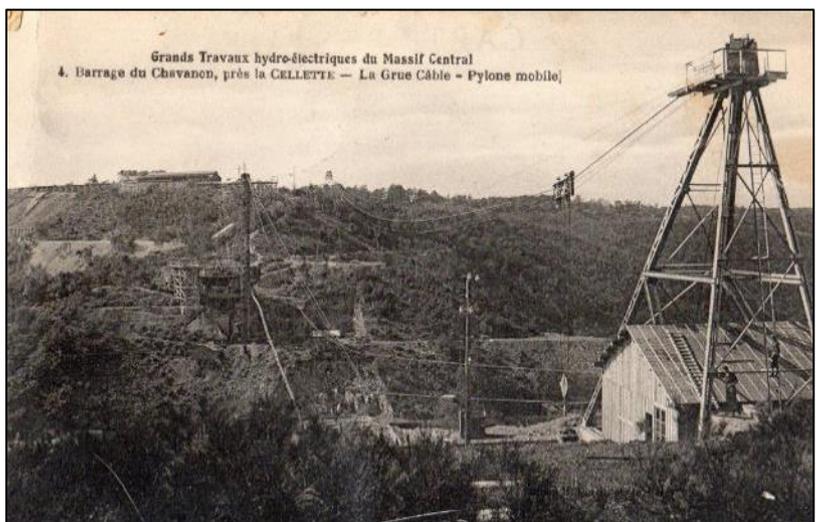
## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Ci-contre, la centrale à béton avec les goulottes descendant jusqu'au barrage en construction. Ci-dessous, plan des installations.



Ci-contre, le pylône du blondin situé en rive droite. A son pied, on aperçoit les voies Decauville. On aperçoit également le pylône mobile situé sur la rive opposé (ci-dessous).



## LE RESEAU ETROIT

Il est difficile de retracer le réseau étroit. Sur les vues aériennes de 1946, la résolution est insuffisante et la végétation a repris possession des lieux. C'est donc uniquement à l'aide des cartes postales anciennes (CPA) que certaines portions peuvent être localisées. Celles-ci sont présentés ci-après, de l'amont vers l'aval. Les flèches de couleur permettent de repérer les voies d'une vue à l'autre.

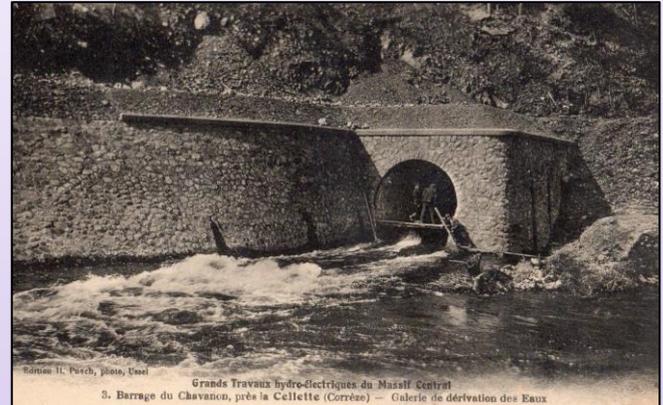
Cette première photo est prise en direction du sud et de l'aval depuis le méandre du Chavanon. A gauche, le batardeau amont est achevé. Il mesure 10 m de haut. La construction du barrage a débuté au pied de la centrale à béton visible en arrière-plan. La flèche verte marque l'emplacement de l'entrée du tunnel de dérivation.

Deux voies Decauville sont visibles. L'une sur la rive droite (flèches bleues) et la seconde sur la rive gauche (flèches rouges).

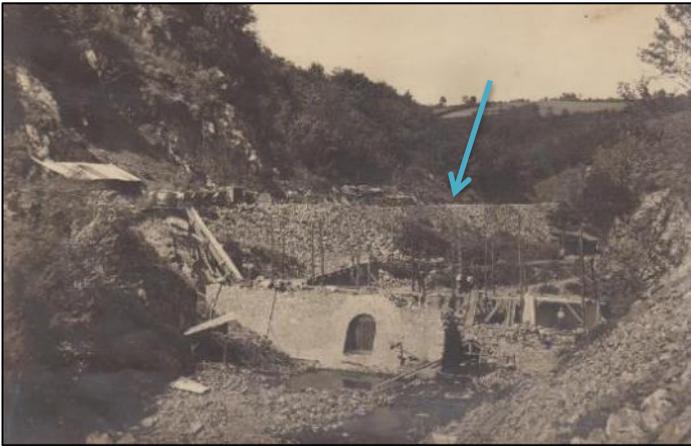


## LE TUNNEL DE DERIVATION

*Pour sécuriser le chantier, Le Chavanon a été canalisé dans une galerie de dérivation de 300 mètres et 3,75 mètres de diamètre (18 m<sup>2</sup> de section), coupant la boucle de la rivière. Ce « raccourci » court-circuite toujours le lit du Chavanon sur plus d'1 km.*



Sur la photo ci-dessous à gauche, le batardeau amont est en construction. Comme les suivantes, elle est prise en direction du nord. Des wagonnets stationnent sur la voie de la rive droite.

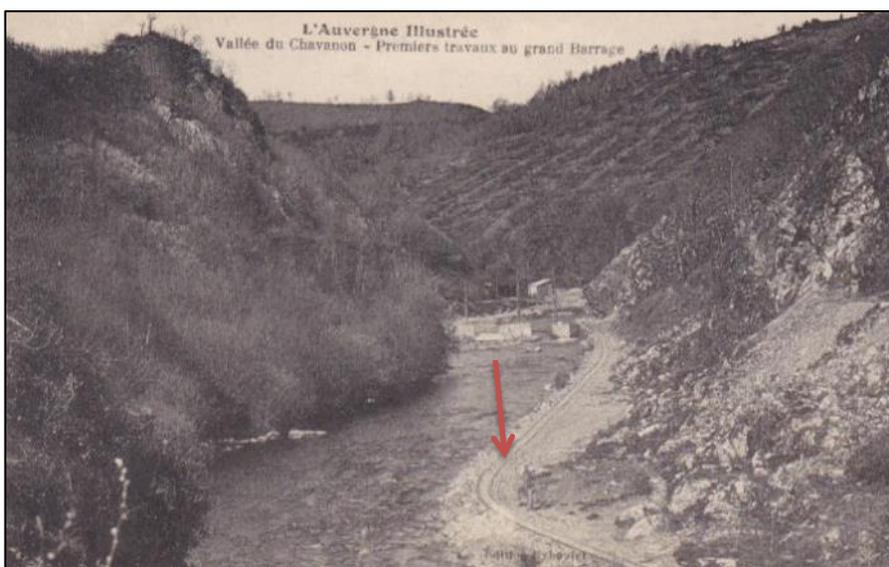
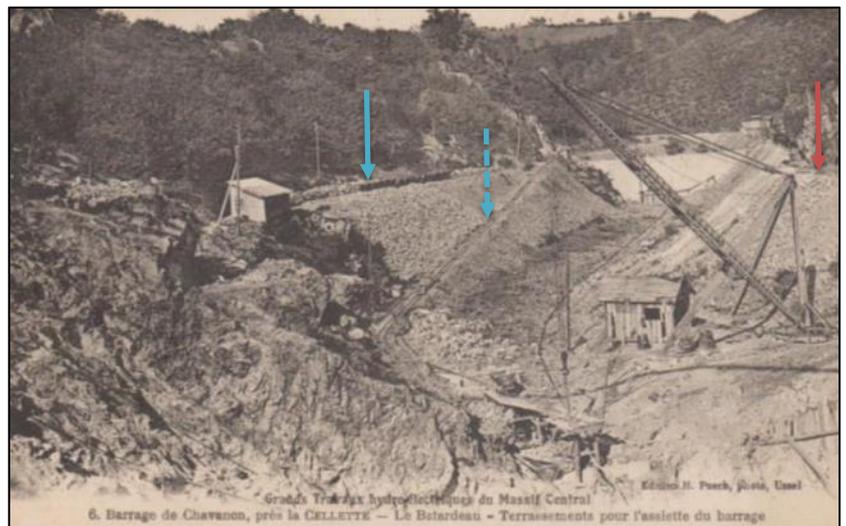


Le batardeau amont en cours de construction



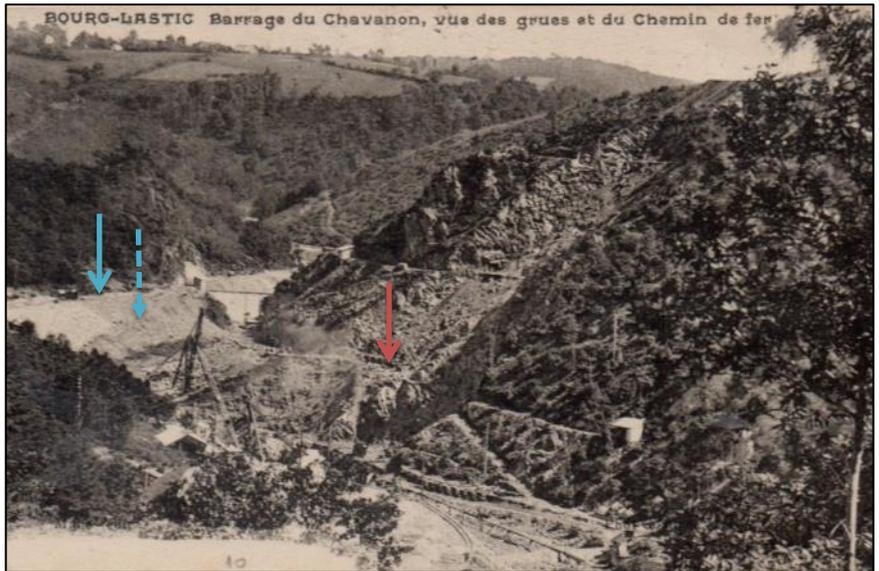
Le batardeau amont en septembre 2020

Ci-contre, le lit de la rivière est asséché au niveau du barrage. Au fond, le batardeau amont.



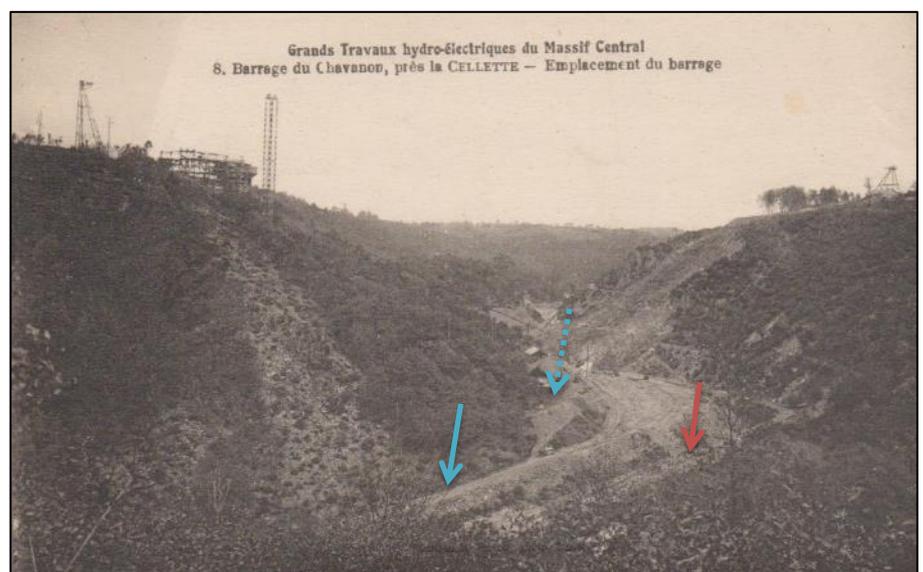
Cette photo ci-contre, prise quasiment du même endroit, est plus ancienne et date de la construction du batardeau amont. La voie visible est posée en rive gauche.

La photo ci-contre semble avoir été prise depuis les silos à ballast. Le batardeau amont est visible au fond.

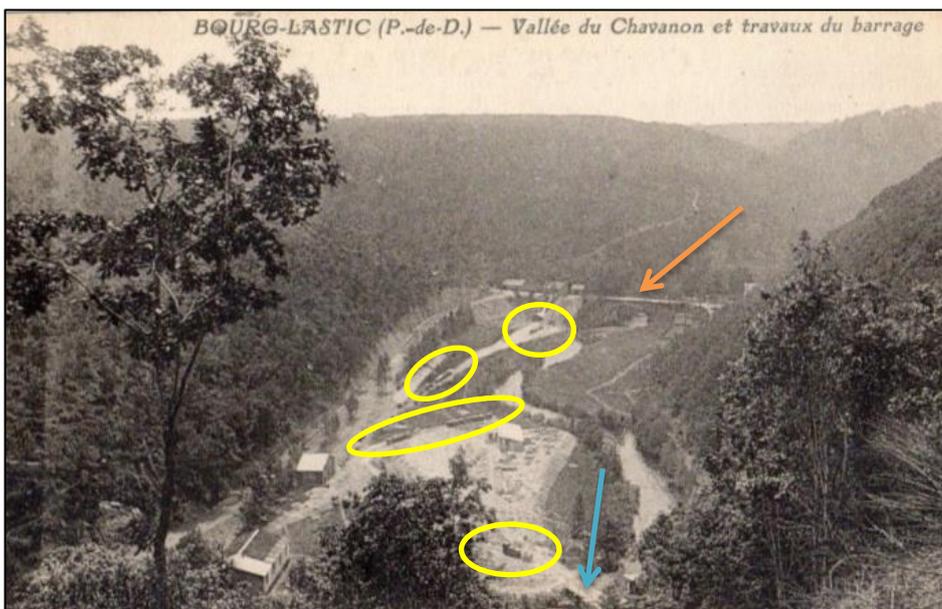


Ci-contre la voie de la rive gauche est visible au premier plan. On reconnaît au fond, le rocher au niveau du batardeau amont.

Ci-contre, les voies de la rive gauche et de la rive droite. Cette dernière rejoignait la rive gauche en traversant la rivière sur un pont disparu que révèle la carte postale suivante.



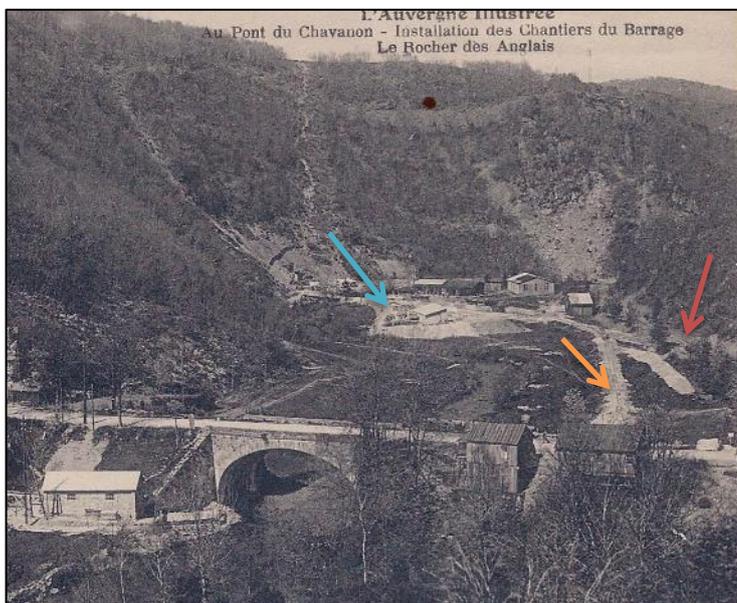
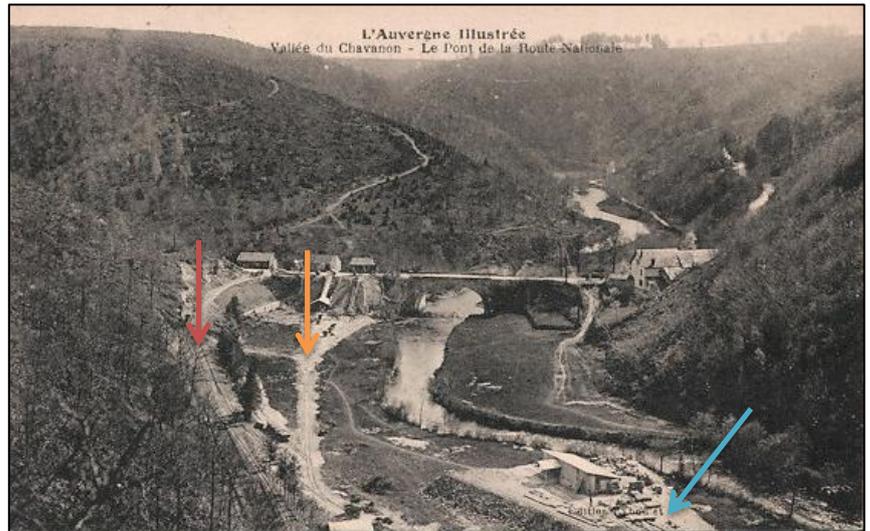
La carte postale ci-dessous est plus ancienne que la précédente. Elle date du début des travaux. On aperçoit la voie de la rive gauche franchir le Chavanon pour atteindre la rive droite.



La CPA ci-contre est prise en aval du barrage, en direction du sud. La RN89 franchit *Le Chavanon* sur le pont pointé par la flèche orange.

De nombreux wagonnets et un locotracteur (au premier plan) sont visibles sur la rive gauche. La voie sur laquelle circule le locotracteur franchit la rivière sur un autre pont situé au niveau de la sortie de la galerie de dérivation (flèche bleue).

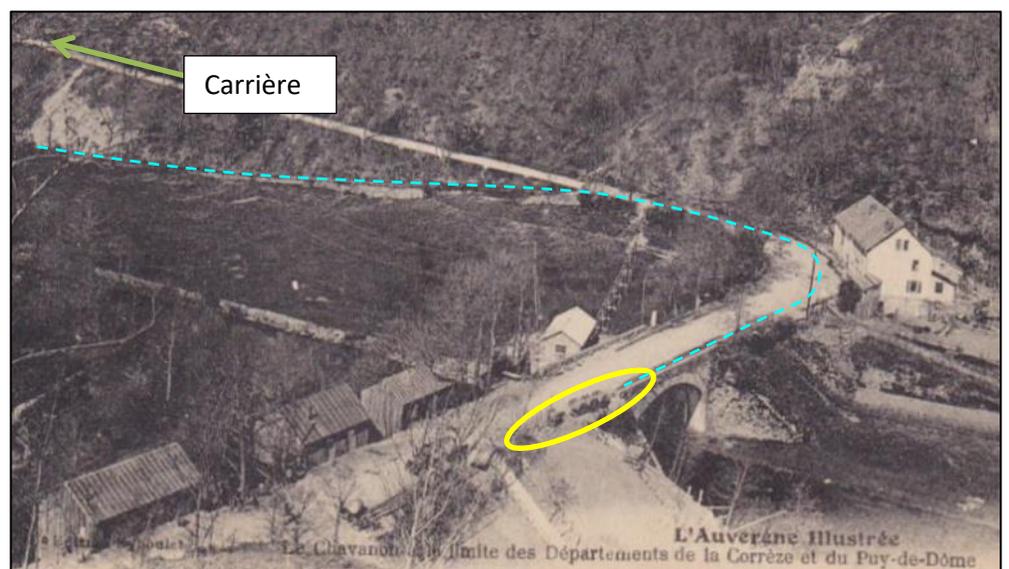
Ci-contre une vue rapprochée de la base de chantier du *Pont du Chavanon*. La voie de gauche rejoint la RN89.



Ci-contre, le lieu photographié sous l'angle opposé.

Ci-contre, des wagonnets type girafe sont visibles sur la N89.

Il existait une carrière à quelques centaines de mètres après le pont. Mais a-t-elle eu un rapport avec la construction du barrage ? Nous émettons l'hypothèse qu'il existait une voie accédant à sa base (tirets bleus).



## SYNTHESE

Voici un schéma très simplifié. Seuls quelques grands axes sont répertoriés. Le plan des voies au terminus de l'EP est inconnu. Les voies Decauville étaient posées sur plusieurs niveaux. Une voie Decauville avait été posée à l'intérieur de la galerie de dérivation lors de sa construction.

En prolongement du terminus de l'EP, un plan incliné est visible sur certaines CPA. A son pied, il y avait a priori une ou plusieurs voies rejoignant la centrale à béton.

- ① EP PN 272 → Plateau du Liéjoux
- ② Réseau silos à ballast → barrage et/ou centrale à béton
- ③ Réseau rive droite : base de chantier Pont du Chavanon → Galerie de dérivation
- ④ Réseau rive gauche : base de chantier Pont du Chavanon → Confluent du Chavanon et du Ruisseau de Cornes
- ⑤ Réseau supposé : base plan incliné → Centrale à béton
- ⑥ Ligne non confirmée : carrière → base de chantier Pont du Chavanon

