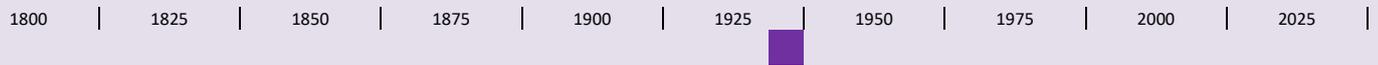


**SUJET(S)**

Réseau du chantier de construction du barrage de Marèges

**LOCALISATION**Corrèze  
Cantal**Code INSEE – Commune(s)**15037 – Champagnac  
15206 – Saint-Pierre  
15265 – Ydes  
19113 – Ligniac  
19256 – Sérandon**SECTION(S) DE  
LIGNE(S)**

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
<b>19113.01C</b>	/	LIGINIAC – Barrage Marèges <> S <sup>T</sup> -PIERRE – Barrage Marèges	≥ 1931	≤ 1935
<b>19113.02C</b>	/	LIGINIAC – Barrage Marèges > SERANDON – Pont de Vernéjoux Décharge	≥ 1931	≤ 1935

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

Le Génie Civil – N°2708 – 07/07/1934	<a href="#">Gallica</a>
Le Génie Civil – N°2776 – 26/10/1935	<a href="#">Gallica</a>
Revue économique du Centre-Ouest – Le barrage de Marèges, le plus grand d'Europe – 1935/09	<a href="#">Gallica</a>
Le Ciment – 04/1936	<a href="#">Gallica</a>
Le Ciment – 05/1936	<a href="#">Gallica</a>
<a href="#">Les barrages de la Dordogne</a>	
Revue générale des chemins de fer – La barrage et l'usine de Marèges – 01/07/1936	<a href="#">Gallica</a>

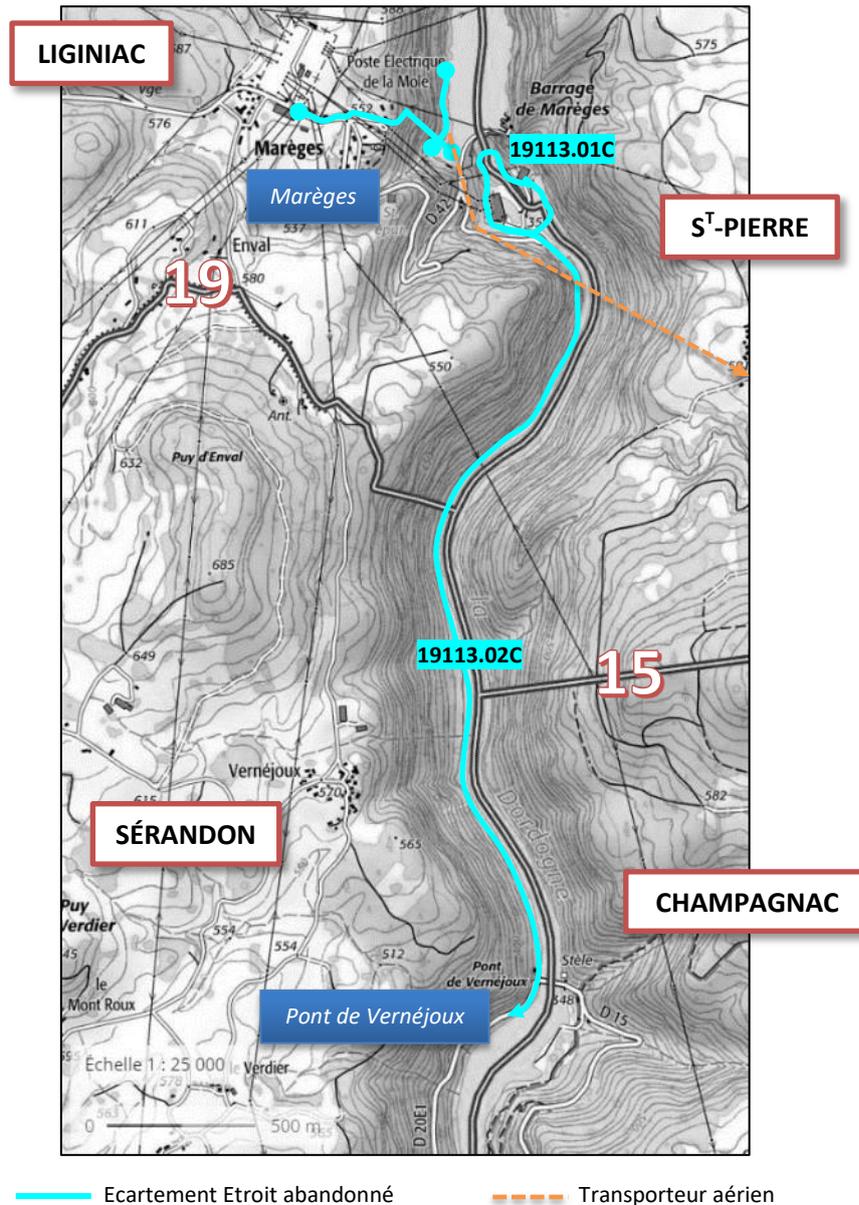
**VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...**[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



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



*Seules les principales sections de voies sont étudiées dans le présent document. Il s'agit de celles reportées sur le plan ci-dessous. D'autres sections sont visibles sur les photos d'époque, mais elles n'ont pas été inventoriées car il n'a pas été possible de déterminer leur origine, leur itinéraire et/ou destination.*



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

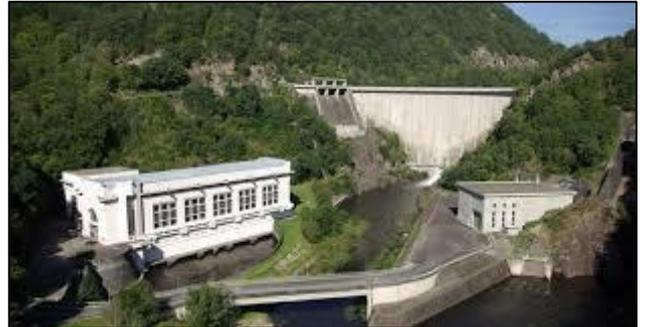
[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

## HISTORIQUE

Le barrage de Marèges est le plus ancien ouvrage de la haute vallée de la Dordogne. Il fut édifié par la C<sup>ie</sup> ferroviaire du Paris-Orléans (PO) en vue d'électrifier une partie de son réseau. L'Etat se chargea des travaux de génie civil et le PO de l'équipement de l'usine hydro-électrique. Après les fouilles et les travaux préliminaires commencés en 1930, le barrage fut construit de 1932 à 1935.

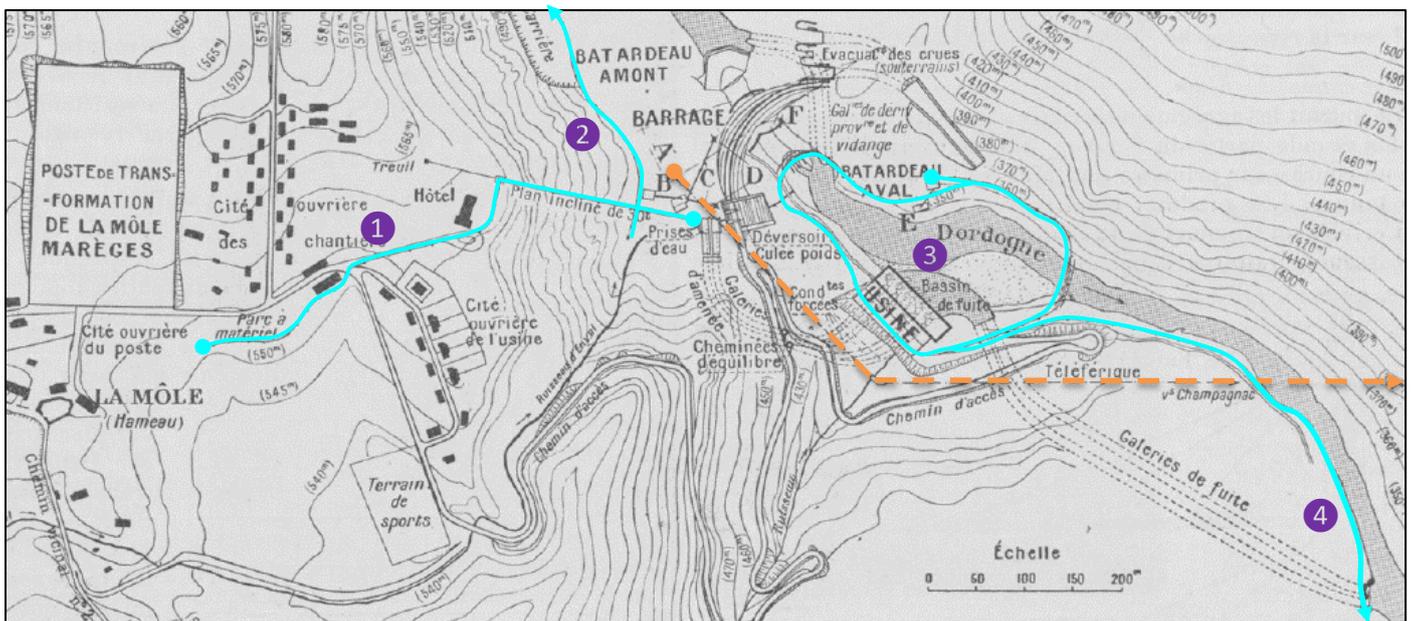
Le barrage est implanté sur la Dordogne, à cheval sur les départements de la Corrèze (Ligniac) et du Cantal (Saint-Pierre). Cet ouvrage d'une hauteur de 90 m, offre une capacité de retenue de 47 millions de mètres cubes.

En rive droite, deux conduites forcées alimentent l'usine de Marèges (4 x 40 MW). En 1985, l'usine Saint-Pierre (120 MW) est mise en service sur la rive gauche.



## LE RESEAU FERROVIAIRE

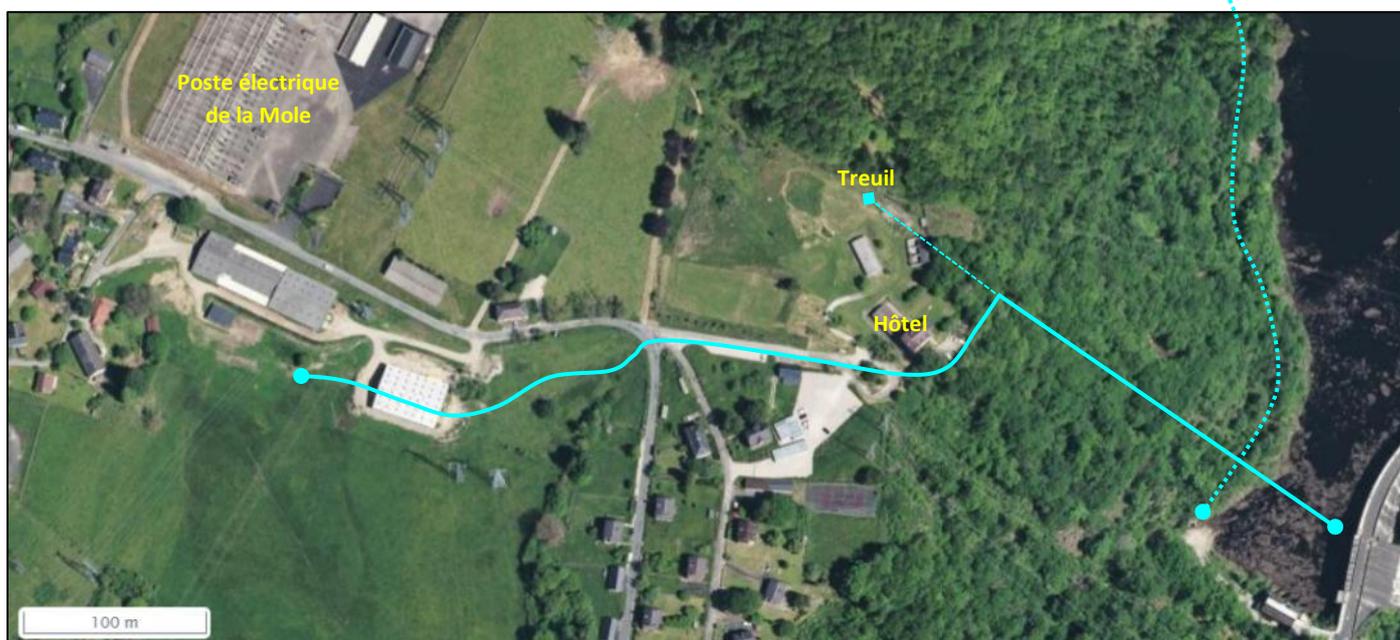
Comme pour tous les grands chantiers de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, un réseau Decauville fut construit. Les principales liaisons sont surlignées sur le plan ci-dessous.



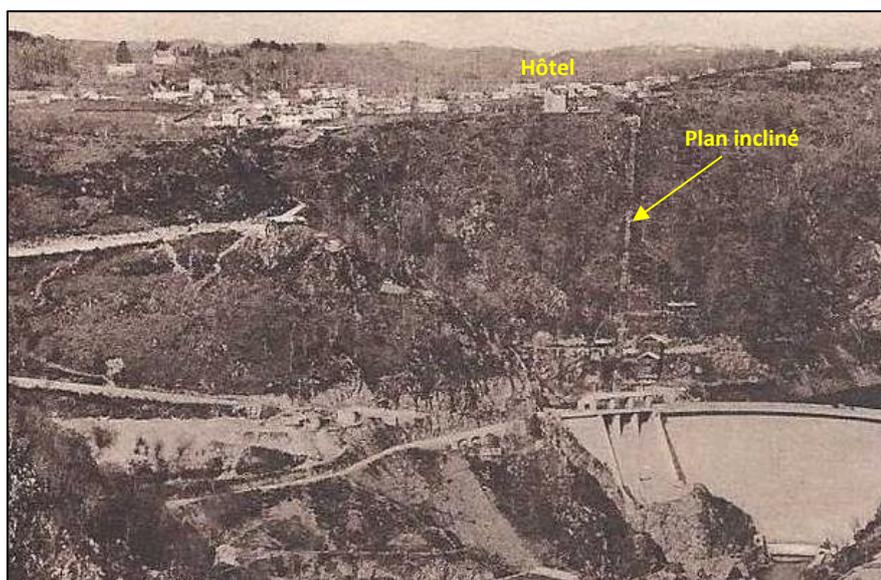
- ① Chemin de fer de liaison entre le parc à matériel et la centrale à béton située rive droite [B] ;
- ② Chemin de fer de liaison entre la carrière et la même centrale à béton ;
- ③ Circuit permettant le mouvement général des déblais, dont une partie est réemployée par la centrale à béton située rive gauche [E] ;
- ④ Chemin de fer de 3 km permettant d'acheminer les stériles au niveau du pont de Vernéjoux.

### 1 Parc à matériel > Centrale à béton rive droite

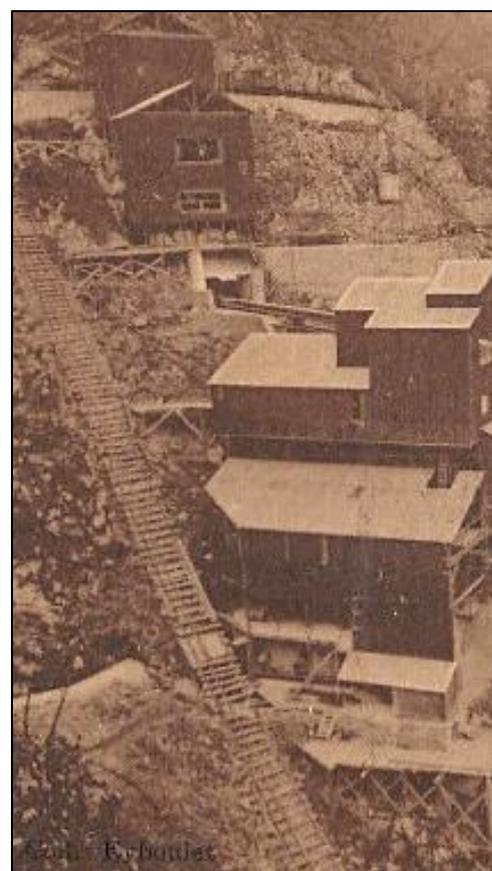
Le parc à matériel était situé au sud-est du poste électrique de la Mole. De là, après environ 400 mètres, la voie rejoignait le sommet d'un plan incliné après être passé devant l'hôtel du PO.



Vue aérienne IGN - 2017

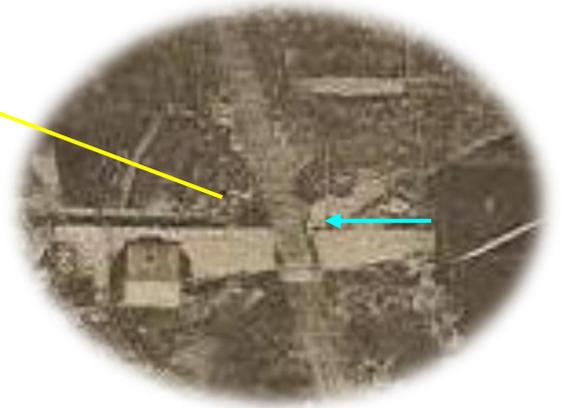


Le plan incliné avait une pente d'environ 70%.





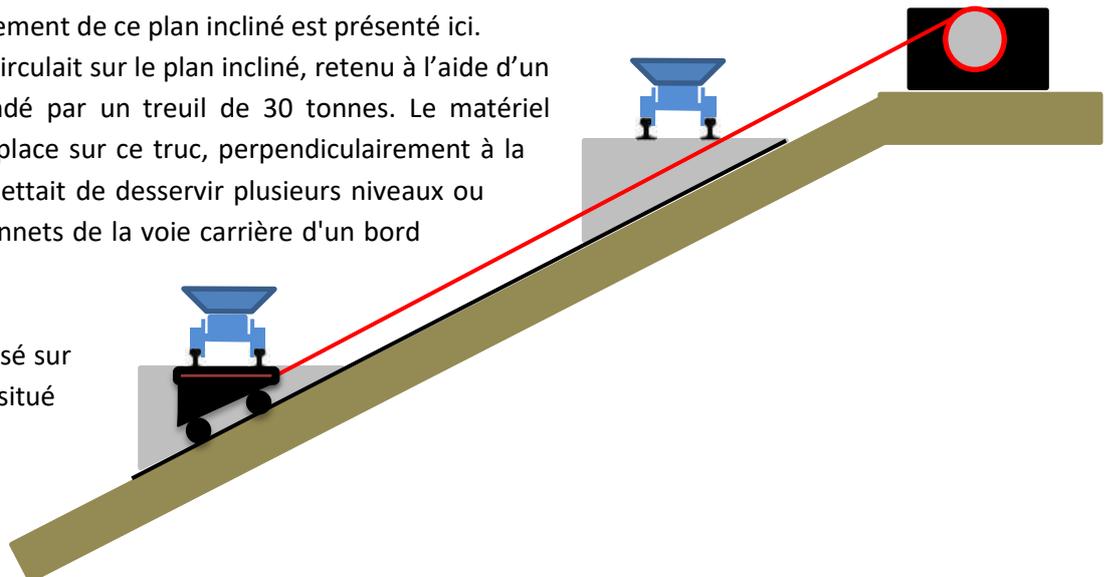
Sur cette autre carte postale, on aperçoit le plan incliné et les installations de fabrication du béton (concassage, triage, mise en silos avant d'être envoyé dans deux bétonnières de 1500 litres).



Ci-contre et ci-dessus, gros plan sur l'intersection entre le plan incliné et l'une des voies du chantier, en l'occurrence celle arrivant de la carrière, matérialisée par la flèche bleue.

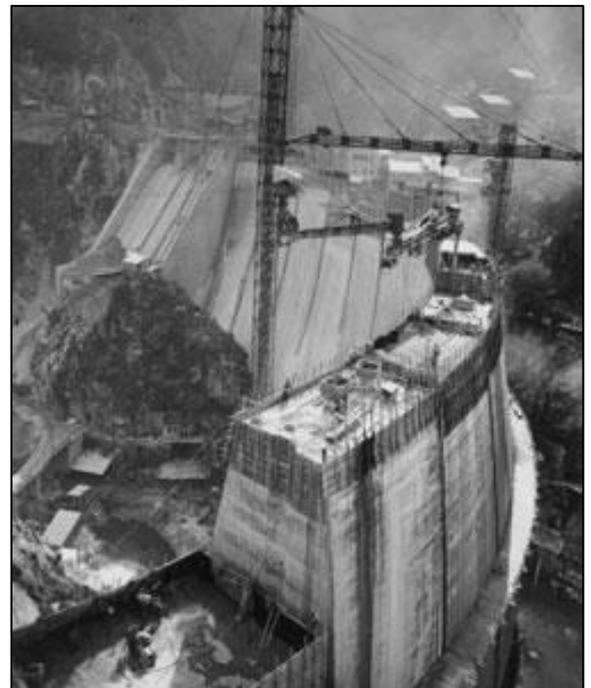
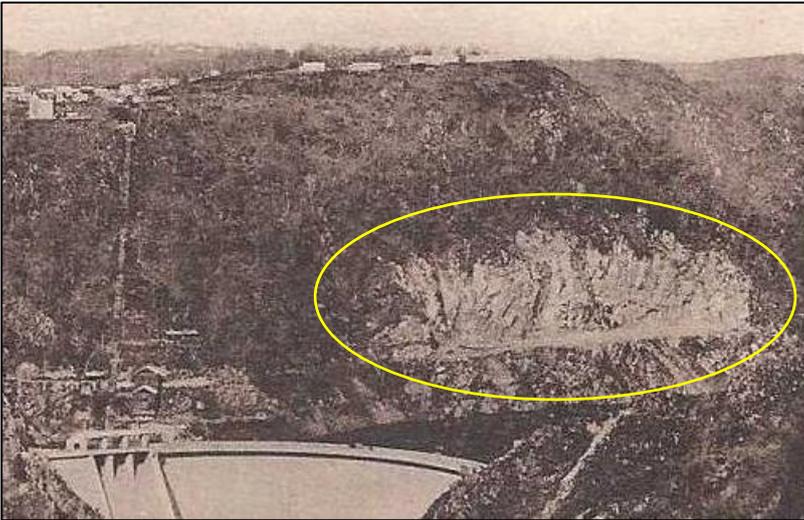
Le principe de fonctionnement de ce plan incliné est présenté ici. Un truc porteur (en noir) circulait sur le plan incliné, retenu à l'aide d'un câble (en rouge) commandé par un treuil de 30 tonnes. Le matériel roulant (en bleu) prenait place sur ce truc, perpendiculairement à la pente. Ce système permettait de desservir plusieurs niveaux ou de faire passer les wagonnets de la voie carrière d'un bord à l'autre.

Un autre plan incliné, basé sur le même principe, était situé rive gauche.

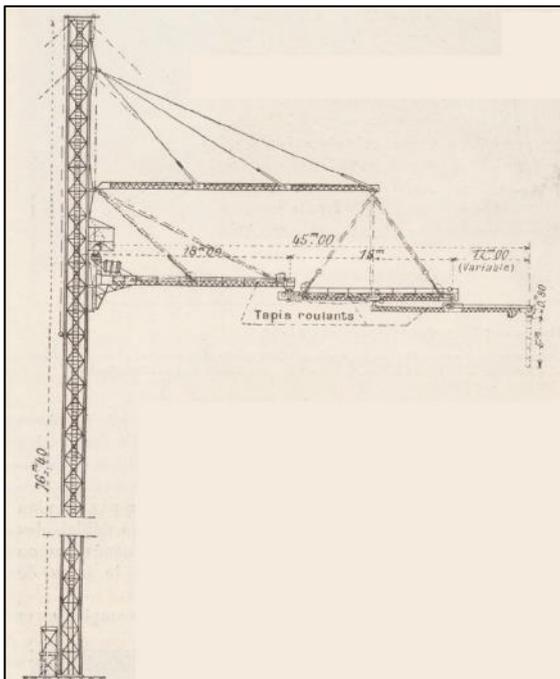


## 2 Carrière > Centrale à béton rive droite

Une seule carrière de granit a été ouverte pour les besoins du chantier, en amont du barrage, rive droite (ovale jaune ci-dessous). Le front de taille avait une longueur d'environ 450 mètres pour une hauteur moyenne d'une vingtaine de mètres.



Elle alimentait la centrale de la rive droite qui a fourni environ les deux tiers du béton. Celui-ci qui était ensuite réparti sur le chantier au moyen de trois tours métalliques équipées d'un bras horizontal rotatif avec tapis-roulant. Ce système original permettait de distribuer le béton en continu sans faire usage d'une poche à béton transportée par grue.



Ci-dessus, une tour avec son bras. On aperçoit une deuxième tour plus en arrière.

Hautes de 76,40 mètres, les tours avaient un rayon d'action d'environ 45 mètres et un débit de  $60 \text{ m}^3/\text{h}$ . La centrale de la rive droite fournissait le béton à deux grues ; la troisième grue étant alimentée par la centrale de la rive gauche.

### 3 Circuit d'évacuation des déblais (SDL 19113.01C)



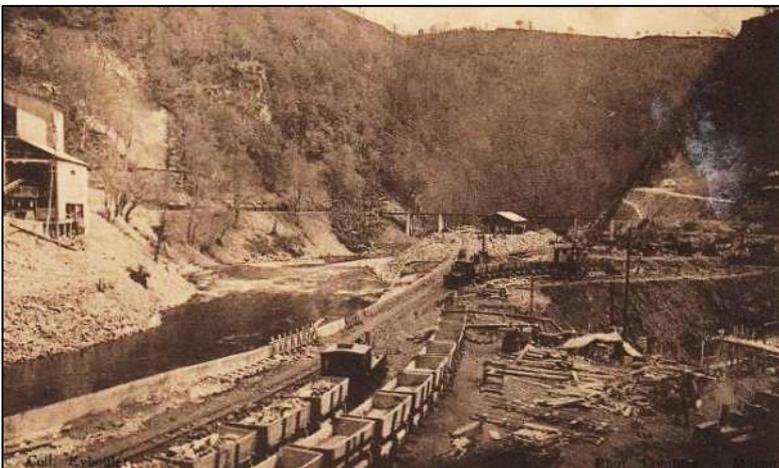
Vue aérienne IGN - 2017

Ci-contre, au pied du barrage, la voie passe sur le batardeau aval avant de rejoindre la centrale à béton.

Un second plan incliné avec truc porteur est visible sur les photos d'époque. Les archives ne le confirment pas, mais il semble que les wagonnets étaient d'abord pris en charge par un blondin (grue sur câbles) de 240 m de portée, tendu en travers de la vallée, avec 110 m de hauteur de levage et 4,5 tonnes de charge utile. Ils empruntaient ensuite le plan incliné qui permettait de les descendre au niveau des évacuateurs de crue.

Avant l'ouverture de la carrière, un circuit ferroviaire a été aménagé autour du chantier car les fouilles de fondation constituaient la source d'approvisionnement en granit. Les bonnes pierres étaient sélectionnées tout au long du circuit et conduites à la centrale à béton de la rive gauche, qui recevait également le granit extrait du percement des évacuateurs de crue souterrains.

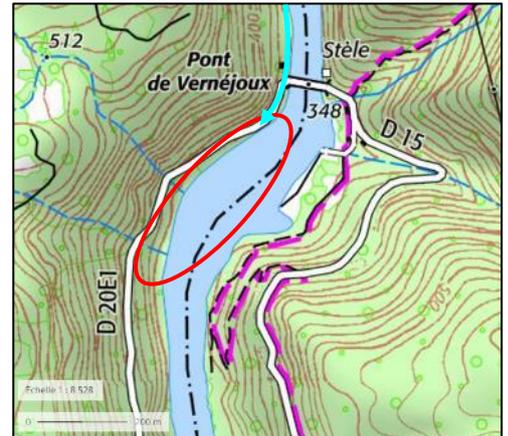
Au pied du barrage, la voie était posée sur le batardeau aval (voir fiche [IVPD 15206.01Z](#)). Et à l'extrémité sud du circuit, elle franchissait la Dordogne sur un pont comportant deux travées métalliques de 28 et 17 m (voir fiche [IVPD 19113.02F](#)).



Ci-contre, photo prise vers l'aval. La centrale à béton rive gauche est visible à gauche. Et on aperçoit au fond le pont qui fermait le circuit d'évacuation des déblais.

#### 4 Pont du circuit des déblais > Pont de Vernéjoux (SDL 19113.02C)

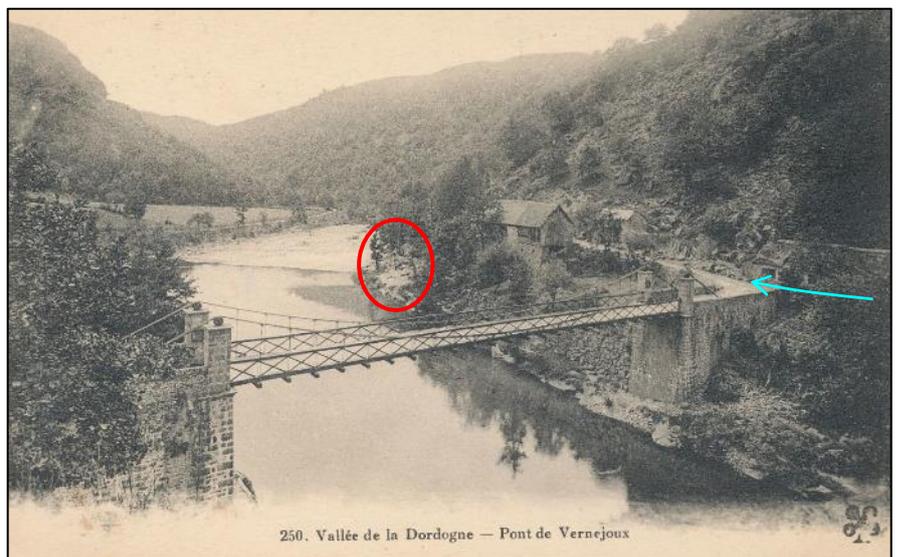
Les bonnes pierres étant utilisées pour la fabrication des bétons, il fallait par contre évacuer les stériles. En raison de l'exiguïté de la vallée, ceux-ci étaient amenés jusqu'au premier lieu où la vallée s'élargit : au sud du Pont de Vernéjoux, situé à 3 km du barrage.



Ci-contre, la plateforme de la voie, visible depuis le pont (photo prise vers l'amont, en direction du barrage).



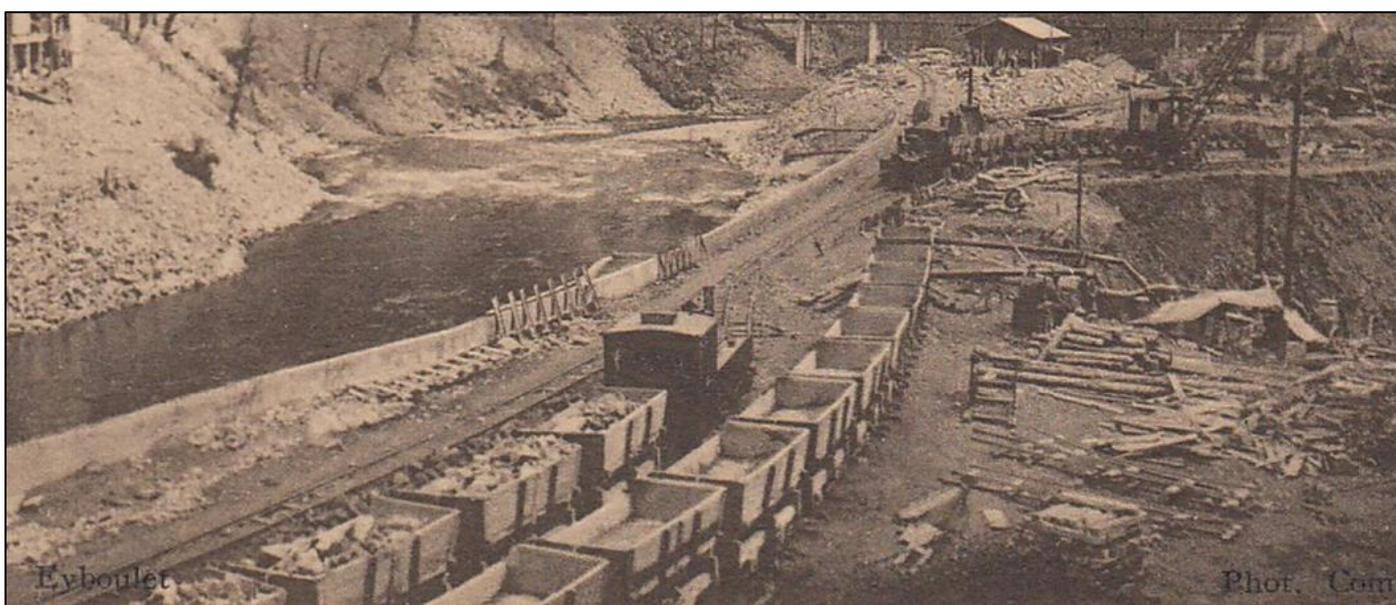
Aucune carte postale ne présente précisément la zone de décharge. Elle devait se situer rive droite en aval du pont (cercle rouge ci-contre), au-delà des bâtiments. La flèche bleue matérialise l'arrivée de la voie depuis le barrage.



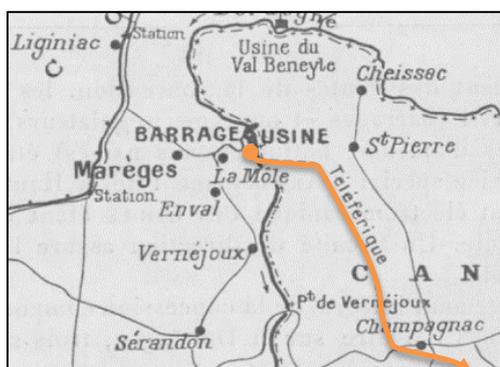
*Le pont suspendu de Vernéjoux a été construit et mis en service au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Le pont en béton actuel l'a remplacé en 1945, à la suite de la construction du barrage de l'Aigle, situé en aval, qui provoqua l'élévation du niveau du fleuve.*

## LE MATERIEL FERROVIAIRE

Les archives consultées ne précisent rien sur le parc ferroviaire. Voici deux cartes postales présentant une partie du matériel. Ci-contre, la légende indique : *C'est avec ses puissantes mâchoires, que cette pelle à vapeur creuse une tonne de terre et de pierres à la minute et qu'elle charge sur wagon.*



## L'APPROVISIONNEMENT EN MATERIAUX

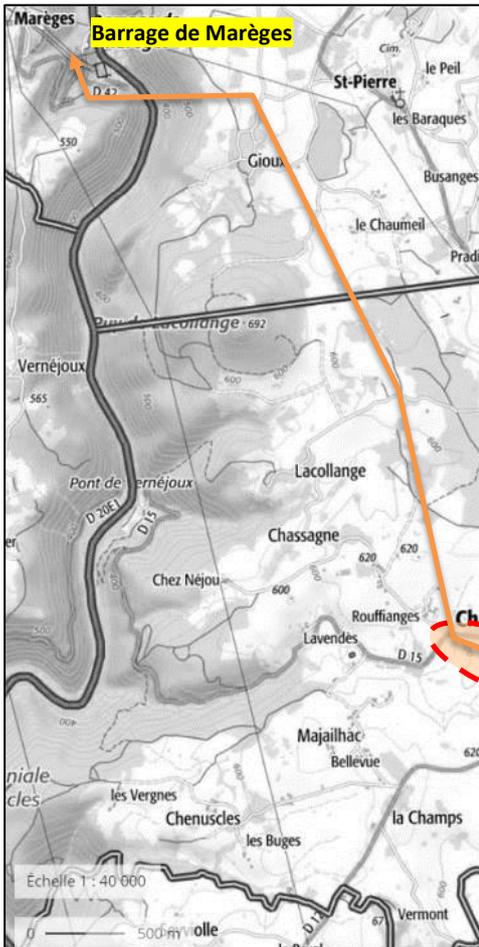


La revue du Génie Civil du 7 juillet 1934, donc paru vers la fin du chantier, indique que *le ciment* [ndlr : 75 000 tonnes fournis par Poliet & Chausson] *est amené par le chemin de fer à voie normale, jusqu'à la gare la plus rapprochée du chantier, qui est celle de Saignes-Ydes, située sur la ligne de Paris à Aurillac*<sup>1</sup>. La revue précise qu'un embranchement à double voie y a été établi afin de pouvoir accueillir deux trains de 300 tonnes, avec un hangar de stockage. De là, le ciment est amené jusqu'au chantier à l'aide d'un transporteur aérien monocâble (tracé orange ci-contre), d'un débit de 15 t/h.

<sup>1</sup> La gare de Saignes-Ydes, située sur la section Eygurande-Merlines – Lagnac du chemin de fer de Bourges à Miécaze (Paris <-> Aurillac), est mise en service le 5 novembre 1882 par C<sup>ie</sup> du PO. La construction du barrage de Bort-les-Orgues entraîne la fermeture de la section d'Eygurande-Merlines à Bort-les-Orgues le 15 mai 1950. La section de Bort-les-Orgues à Miécaze est fermée depuis le 2 juillet 1994.

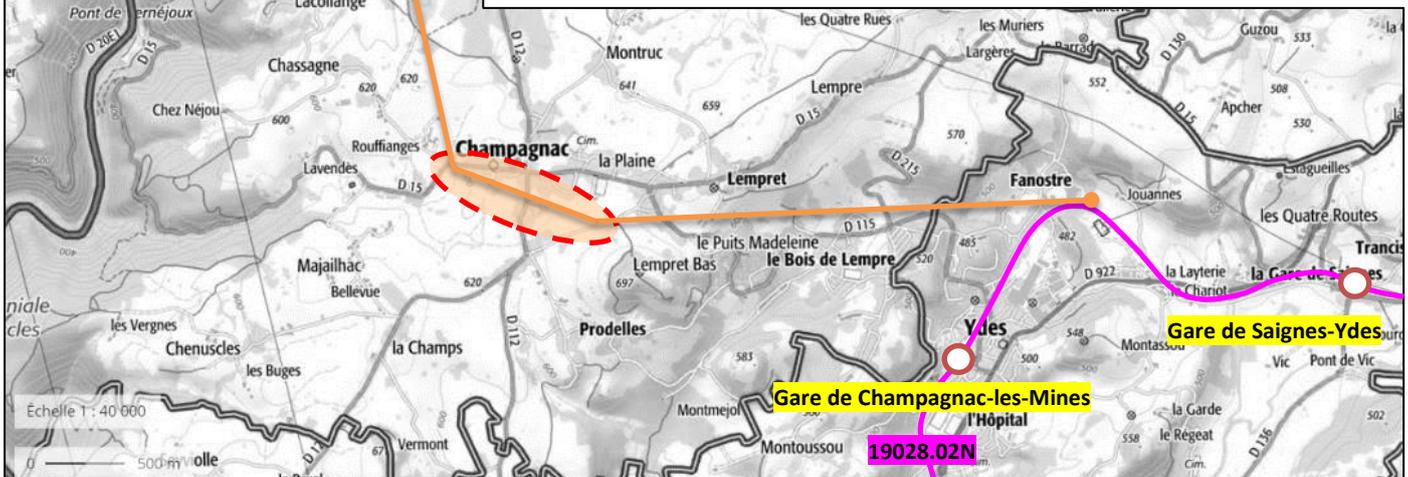
Il existait des « gares » encore plus rapprochées : les stations de Sérandon et de Ligniac, situées sur la ligne Tulle – Ussel du réseau des Tramways de la Corrèze, ouvertes le 1<sup>er</sup> août 1912 et fermées le 1<sup>er</sup> juillet 1952. Ce réseau à écartement métrique, inadapté au transport de charges lourdes, a peut-être eu un rôle mineur pour le transport de personnels où de petits équipements. Mais les archives consultées ne l'indiquent pas.

## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Un magasin d'équipements et matériels annexe se trouvait à mi-parcours, donc vraisemblablement dans le secteur de l'ellipse rouge.

L'analyse des vues aériennes de 1947 permet de localiser, avec une forte certitude, l'extrémité de la portion non indiquée sur la carte précédente, à proximité du hameau de Fanostre.



En rose, la ligne de chemin de fer Paris > Aurillac (SDL 19028.02N Bort-les-Orgues > Miécaze)

En orange, report de l'itinéraire du téléphérique indiqué par la revue Le Génie Civil (trait plein) et son prolongement supposé (tirets)



Ci-contre, vue aérienne de 1947 avec les fondations supposées du hangar et de la gare de départ. La flèche orange matérialise approximativement l'orientation du transporteur aérien, et le tracé violet l'EP à deux voies. L'aiguille d'entrée devait se situer à gauche, côté gare de Ydes, avec un accès en rebroussement depuis cette dernière.



Vues aériennes IGN 1947 / 2016

En 2013 (ci-dessus à droite), des traces sont toujours visibles dans le pré avec un plot en béton toujours présent au bord de la petite route qui longe l'ancienne voie ferrée transformée en voie verte.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)