LA VOIE FERREE GUERET-LA CHATRE

1900-1952

Par Jean-Claude PRUCHON, 1994

La réalisation de la ligne de chemin de fer « GUERET-LA CHATRE » a été un évènement marquant pour Glénic pendant quelques décennies. Cette voie ferrée appartient aujourd'hui au passé mais je pense qu'elle demeure très présente dans l'esprit de beaucoup de Glénicois qui ont emprunté ce mode de transport. C'est pour cette raison que j'ai particulièrement prêté attention aux témoignages oraux, notamment à ceux de Gaston GUYONNET et de ma grand-mère. J'ai aussi emprunté des références à l'ouvrage de Claude LACAN : « Histoire du chemin de fer en Limousin » et à celui de Robert RIVET : « Le chemin de fer en Creuse, 130 ans d'histoire ».

Les premières études de la voie furent présentées le 27 octobre 1890. Il s'agissait de 3 tracés différents longeant grossièrement la R.N 940 (Act la R.D 940).

Dans la convention du 17 juin 1892, approuvée par la loi du 20 mars 1893, la compagnie d'ORLEANS était autorisée à inclure le parcours de Guéret à la Châtre dans l'ensemble de ses concessions éventuelles. L'ingénieur M. DRAUX, qui travaillait en collaboration avec M. l'ingénieur DAIGREMONT, notait déjà : « Quel que soit le tracé adopté, la ligne ne constituera pas une brillante opération au point de vue des recettes de la compagnie exploitante ». Le 22 août 1895, le Conseil Général de la Creuse votait une subvention de 4 000F par km de voie située dans le département. Le Ministère autorisait la mise à l'enquête du dossier. Le projet fut déclaré d'utilité publique le 16 décembre 1896 et inscrit au budget de 1898. Le tracé retenu comportait 3 viaducs : Saint Fiel (12 arches de 11m), Glénic (16 arches, L 160m, H max 17m) et Genouillac (15 arches, L150m). Le viaduc de Glénic était donc le plus important des trois ouvrages d'art dont le coût représentait 43% de la dépense totale. L'état finançait une grande partie des travaux. Cette ligne comptait également 10 gares dont 7 en Creuse. Les trains fonctionnant à la vapeur, il était nécessaire d'établir à Glénic, une prise d'eau avec un réservoir métallique et une colonne creuse en maçonnerie (en face de la Pergola).

Avant de débuter les travaux, 111 hectares furent acquis à l'amiable sur les 182 ha nécessaires. Ces achats, qui eurent lieu de 1899 à 1902, soulevèrent certainement beaucoup de difficultés quand on connaît l'attachement (fort légitime) des agriculteurs de cette époque à la terre.

A Vaumoins, une grange appartenant à mon arrière grand-père, Justin Thomasson, fut achetée et démolie pour permettre le passage du train.

Tous les corps de métier participaient à la construction : les bûcherons pour le déboisement préalable, les maçons, les carriers, les charretiers, les bouviers, les menuisiers…Il fallait loger ces hommes souvent étrangers au pays. Des baraquements, avec logement séparé par corps de métier, furent édifiés. La création d'une voie ferrée ressemblait à une véritable bataille qu'il fallait gagner avec l'appui d'une solide armée de campagne ! Les cadres supérieurs avaient établi leur quartier général dans la bicoque du camping (à côté du bloc sanitaire). La cohabitation avec les Glénicois n'était pas toujours bonne car ces hommes pouvaient courtiser les jeunes filles du coin, chasse gardée pour les jeunes gens du pays. Les parents conservaient toute leur vigilance et les fiancés potentiels n'hésitaient pas à se bagarrer dans les bals du bourg. Ces conflits apparaissaient encore plus violents quand ils étaient inspirés par la xénophobie et le racisme. Selon un rapport de gendarmerie datant de 1904 « 300 ouvriers français employés aux travaux de terrassement du chemin de fer de Guéret à La Châtre se sont

réunis en bande, le 9 avril courant, pour s'opposer par des menaces à l'embauche d'ouvriers italiens ».

Il ne convient pas de noircir à outrance le tableau des relations entre les Glénicois et les ouvriers du rail. Certains avaient su parfaitement s'intégrer à la vie des villages. Il faut imaginer, en 1900, un surpeuplement de la commune. A Vaumoins, des familles d'ouvriers ont vécu dans des granges et une petite fille est née en 1899 dans une ancienne étable de mon père. L'école de Glénic affichait « complet » avec ses 4 classes bien remplies dirigées par M. et Mme MICHELAT et M. et Mme SOUTHON. La dureté du travail des ouvriers résultait de l'absence de mécanisation mais aussi des dangers. Imaginons un instant ces maçons travaillant sur les échafaudages du viaduc, Jean dit Bourdier se blessa sévèrement en tombant d'un échafaudage et il ne fut pas le seul…

Après beaucoup de labeur, la seconde ligne partant de Guéret et dernière construite dans le département fut ouverte le 1er juillet 1906, 14 jours avant l'inauguration officielle, le dimanche 15 juillet, en présence de M. Louis BARTHOU, Ministre des Travaux Publics. Je laisse le soin à ma grand-mère Emilie, alors âgée de 7 ans, de raconter cette cérémonie à laquelle elle a assisté.

« La voie ferrée avait donné du travail aux ouvriers. On nous avait construit un magnifique viaduc qui enjambait la route et la rivière. Nous, les jeunes de ce temps-là, on disait qu'il y avait deux stations d'ici à Guéret : Glénic-les-bains et Saint-Fiel les poules d'eau. Le Ministre BARTHOU, qui fut assassiné à Marseille lors d'une visite du roi Alexandre 1er de Yougoslavie en 1934, inaugura la gare de Glénic. Tous les hommes de Glénic étaient présents. Nous, les enfants, l'attendions à l'ombre d'un poirier. Le train était décoré de rubans multicolores et de fleurs. Le maire de Glénic, François Parrain, déclara : « Nous aimons la République » le Ministre lui répondit : « Vous dites que vous aimez la République. Je vous en félicite. Quel beau pays que le votre. Le mien n'est pas aussi beau que le votre ». Avec son accent du midi, il fut très applaudi.

Ce récit fait très bien revivre cette scène où la République n'était pas encore parfaitement établie (fin de l'affaire Dreyfus) et où les flatteries électorales étaient très prisées…Cette voie ferrée facilita le transport des voyageurs et des marchandises. Les Glénicois pouvaient se rendre facilement à Guéret, notamment pour les foires et les marchés. Ma grand-mère écrivait que « c'était facile pour aller à Guéret avec notre petit train ; il passait le matin à 8h et en revenait à 14h30. Il fallait prendre un casse-croûte à Guéret. Nous vendions des produits de la ferme puis nous achetions des choses utiles, soit en vêtements soit en nourriture. Cela faisait une sortie et nous avions fait connaissance avec des paysannes comme nous. Les retours de foire de Guéret étaient souvent sensationnels car les hommes étaient attirés par l'auberge de la Marie mais bien plus par celle de BUGEAUD, véritable lieu de rendez-vous des hommes qui suivaient la route alors que les femmes longeaient la voie ! »

Inversement, les Guéretois prenaient le train le dimanche pour Glénic d'où le nom de « Glénic-plage ou Glénic-les-bains ». Ils mangeaient de la friture chez BUGEAUD, buvaient une chopine, dansaient et parfois échangeaient quelques coups de poing.

Les déplacements ne se limitaient pas à Guéret. En 1911, ma grand-mère a voyagé à PARIS. Son père l'avait conduite à Jouillat pour payer moins cher ! Le départ avait lieu à 20h30 et l'arrivée à PARIS à 7h du matin en gare d'Orsay, l'actuel musée de peinture. La receveuse, Mme AMICHAUD puis Mme GAILLARD, en a vu défiler des wagons de pommes de terre, de grain, de chaux, de bétail à la gare de Glénic. Tous les samedis, un wagon de bétail partait pour la Villette. Au moment de la récolte, il n'était pas rare d'observer 10 wagons contenant chacun 10 tonnes de pommes de terre. L'arrivée du train eut d'autres conséquences générales observées ailleurs. L'émigration saisonnière des maçons devint définitive. L'architecture des gares et des maisons de garde inspira les maçons locaux. La

presse pénétra dans les campagnes ; le courrier vint de loin mais surtout les mentalités furent profondément modifiées par cette ouverture sur le Monde.

Mais le train ne faisait pas l'unanimité comme le prouve cette anecdote plaisante rédigée comme les précédentes : « Il y avait une maisonnette au passage à niveau de Vaumoins, avec des barrières solides munies de portillons. Un jour, un habitant d'un village voisin voulait aller au moulin. Il arriva donc à la maisonnette mais les barrières étaient abaissées. Après avoir poussé vainement, il dit, en remontant la côte : « C'en est une gêne pour les Vaumoins, pas moyen de passer ! » Bien sûr, il fallait tirer vers soi le portillon pour l'ouvrir et non le pousser mais le brave homme n'était pas encore habitué. »

Un autre jour, le fermier Boursicot fut renversé par son cheval, effrayé par l'arrivée du train. D'autres, comme ce jeune domestique du village, appréciaient ce train : ainsi ce dernier allait à Jouillat prendre le train jusqu'à Glénic afin de saluer au passage les habitants de Bonnavaud et de Vaumoins.

La construction de cette voie ferrée constitua une des « dernières folies locales ». En effet, le 1er juillet 1939, la ligne fut fermée définitivement au trafic voyageur et, le 18 mai 1952, au trafic de marchandises. Le département de la Creuse avait fait un effort massif mais beaucoup trop tardif pour cette voie dont l'assiette fut vendue aux riverains et aux collectivités. La commune de Glénic acheta le viaduc.

Lors du dernier passage du train de marchandises, mon vieux cousin Pierret, alors âgé de 82 ans (il était né en 1870), tint à le saluer militairement. Par ce geste, à la fois dérisoire et pathétique, il exprimait, certainement inconsciemment, la fin d'une époque.