

## Coutras, poste B, Pk 530,8 aménagement d'une bifurcation

par Daniel Vauvillier,  
avec la participation de Jean-Philippe Urvoas



V2 V1 V3

1 - La bifurcation vers Périgueux, commandée par le poste B, à l'achèvement de la transformation du plan de voies (1907-08). La signalisation n'est pas encore entièrement en place. La ligne de Périgueux part à droite. L'indicateur de direction à gauche donne la direction de Paris pour voie 2. Plus à droite, l'autre indicateur donne la direction de Périgueux pour la voie 3. Au fond, le grand sémaphore à gauche des voies assure le cantonnement vers Paris. À droite, un autre sémaphore au mât plus court assure le cantonnement côté Périgueux. Derrière lui, le carré d'entrée de voie 1 (ici fermé vu de dos) en venant de Paris. Le carré sur voie 2 qui lui fait face est ouvert - Cliché DR, coll. particulière.

Note

1. La Cave est à proximité de Mussidan (PK 39,719) côté ouest.

Cette étude illustre un aspect particulier des modifications profondes qui ont affecté la gare de Coutras lors de la création d'une vaste installation de triage. Nous profitons d'un dossier de photos non légendées de l'époque, acquis par le GEHF, pour proposer au lecteur une sorte de reportage-enquête, 115 ans après les faits. La signalisation PO est à l'honneur.

C'est à Coutras que la ligne de Périgueux prend naissance sur l'artère PO Paris - Bordeaux. Initialement à simple voie, cette ligne est doublée en 1907 lors de la création du triage, entraînant une modification substantielle de la bifurcation. Une occasion d'examiner l'adaptation d'un cas de signalisation sémaphorique et le poste Saxby qui y est associé.

### Aux sources du développement de l'établissement de Coutras

La station de Coutras est mise en service le 20 septembre 1852 par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO), lorsqu'elle ouvre la section de Bordeaux à Angoulême sur l'artère Paris - Bordeaux (À cette date, il manque encore le tronçon Poitiers - Angoulême). L'établissement devient rapidement gare de bifurcation, lors de la mise en service, le 20 juillet 1857, du chemin de fer de Coutras à Périgueux, une ligne de 74 km confiée à l'ingénieur des Ponts & Chaussées Gérardin. Si elle est inaugurée par la Compagnie du PO, l'essentiel des travaux de cette ligne ont été réalisés par la Compagnie du chemin de fer du Grand-Central de France avant

sa faillite en 1857 et son attribution à sa suivante voisine.

Devenue bifurcation, la gare prend de l'importance. En 1861 la Compagnie (PO) remplace les bâtiments provisoires en construisant un nouveau bâtiment voyageurs, à la place de l'ancienne construction utilisée pour les marchandises, et une nouvelle halle aux marchandises. Le passage à niveau à l'entrée de la gare est supprimé. Il est remplacé par un passage inférieur après abaissement du niveau de la route - classée voie de grande communication (GC) - et des chemins y aboutissant.

Le 19 octobre 1874, c'est l'inauguration d'un tronçon vers Saint-Mariens (Compagnie des Charentes), également relié à Coutras par une seconde bifurcation qui prend naissance au Sud de l'Isle, rivière affluent de la Dordogne. À partir de 1878, du fait de l'absorption des Charentes par le réseau de l'État, la gare de Coutras devient jonction avec ce réseau.

À partir de 1885, l'axe vers Périgueux est progressivement porté à double voie par tronçons successifs : La Cave<sup>1</sup> - Périgueux puis La Cave - Coutras en 1905. L'ouverture officielle est réalisée le 1<sup>er</sup> avril 1906.

### La construction du triage entre 1906 et 1910

Depuis plusieurs années, les installations de la gare de la Compagnie d'Orléans à Bordeaux sont loin d'être suffisantes pour les besoins du commerce sans cesse croissant. Mais en 1906, les incovenients constatés prennent de l'ampleur en raison d'une forte intensification du trafic. L'administration juge nécessaire d'intervenir pour fonder



V3 V1 V2

un nouveau triage. Les études conduites à retenir Coutras, point de bifurcation important.

La construction s'étend sur plusieurs années. La gare de triage est prévue d'une longueur de 3 kilomètres sur 200 mètres de largeur environ dans la partie centrale, en dehors des voies principales. Elle nécessitera l'acquisition de 14 hectares de terrain, dans une zone alluviale, en dehors de ceux qui possèdent déjà la compagnie d'Orléans.

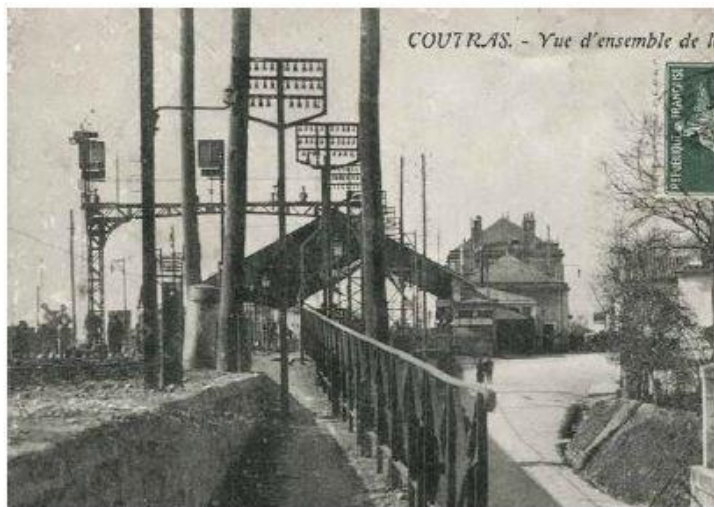
Le triage terminé comprend 3 faisceaux de voies, un faisceau central et deux faisceaux d'attente et débranchement. La communication entre les faisceaux est assurée par un second pont - métallique - sur l'Isle, doublant le pont de pierre de la ligne Paris - Bordeaux. C'est à Coutras que se fera le tri des wagons de

marchandises envoyés de Poitiers, Angoulême et Paris.

Pendant la Première Guerre mondiale, trois nouvelles voies de triage, intéressantes particulièrement l'administration de la guerre, sont construites. Les Américains notamment utilisent Coutras en 1918-19.

Jusqu'en 1920, des travaux sont effectués pour améliorer le service du triage et des marchandises, côté Bordeaux. La ligne Paris - Bordeaux sera électrifiée en 1937. L'électrification du triage suivra de près.

L'étude qui suit s'appuie uniquement sur les photographies et les légendes détaillées qui les accompagnent. Une numérotation facilite la compréhension et permet des renvois.



2 - La halle et le BV de Coutras vers 1907. De gauche à droite, les voies 3, 1 et 2. Sur voie 2 un train stationne en direction de Tours et Paris. Sur voie 3, un train est en sens inverse. Comme sur la photo précédente, la vue est prise depuis le portique de signalisation que l'on voit sur la photo en bas de cette page. À hauteur du dernier wagon sur voie 3, on reconnaît une grue à eau d'origine Grand Central, alors que sur voie 2, il s'agit d'une grue de type PO. À droite le long de la clôture, à hauteur de la fosse, le poteau du PK 531 marque la distance depuis Paris - Cliché DR, coll. particulière.

3- Le portique, constitué en fait de deux potences jointes est doté de trois signaux carrés, ouvert sur voie 2, fermés sur voies 1 et 3. Une aile de sémaphore Lartigue est en position d'ouverture sur la gauche du portique, à côté du carré de la voie 3. L'orientation des signaux permet de penser que ces 3 voies sont banalisées. Sur la droite, des poteaux métalliques fortement ancrés soutiennent une nappe volumineuse de transmissions funiculaires pour la commande des signaux, une installation toute récente liée à la mise en place du nouveau poste B. La photographie, quant à elle, est soutenue par les poteaux en bois de grande hauteur - CPA DR collection Daniel Vauvillier.



4 - Vue de la situation avant les travaux, à comparer à la vue 1 de la page précédente. La ligne vers Périgueux, à voie unique, part vers la droite, où se trouve une locomotive, probablement en train de manœuvrer et passer d'une voie à l'autre. Par le biais des jonctions et branchements, la direction de Périgueux forme tiroir. Elle est accessible indifféremment par chacune des 3 voies. Le poste Saxby, d'un type classique au XIX<sup>e</sup> siècle en bois, est installé au centre de la bifurcation. Le réservoir d'eau sur la droite a une capacité de 124 m<sup>3</sup>.

Sauf mention particulière, toutes les illustrations sont issues d'un album, clichés DR, coll. particulière

Détail de la vue 4 ci-dessus. Le long de la voie 1, au-delà du poste Saxby et à hauteur du vitrage, on distingue le bord d'un carré présentant son dos. Il s'adresse à cette voie 1. Plus visible, le haut d'un sémaphore montre son aile en position voie libre. L'orientation de son contrepoids indique qu'il s'adresse à la voie 2. Son implantation proche du poste Saxby permet une manœuvre plus aisée de sa boîte n° 1. L'ailleron qui lui est associé est reporté sur le vitrage du poste, il est en position horizontale d'annonce.



5 - Quelques mois plus tard après la prise de la vue 4, le poste Saxby en bois est démolé. Dans cette zone, la voie 3 a temporairement disparu, ainsi que la jonction avec la direction de Périgueux depuis les voies 2 et 1. On comprend que le raccordement avec la ligne principale Paris-Bordeaux est déporté provisoirement plus au sud, en gare. Sur la grande ligne principale, reste en place la jonction entre les voies 1 et 2. Le carré sur voie 1, vu de dos, aperçu sur la vue précédente et ici bien visible, est fermé. Le sémaphore, cantonnant la direction de Périgueux, est déposé.

Détail de la vue 5. On constate l'absence quasi complète de fondations de l'ancien poste. Il était implanté à hauteur du groupe d'hommes. Quelques naissances et renvois des commandes funiculaires sont toujours en place. Ces installations étaient absentes sur la vue 4, ce qui indique que des adaptations avaient été effectuées du temps de l'ancien poste. Un lot important de traverses et de matériel de voie est visible, comme sur la vue entière et notamment des coeurs d'aiguilles. La jonction entre les voies 1 et 2, est pour l'instant commandée par des leviers provisoires installés à pied d'œuvre.



Lire la suite dans le n° 1 de  
**HF** HISTOIRE FERROVIAIRE  
 Le chemin de fer au temps des compagnies