

HISTOIRE DES LIGNES DISPARUES

L'éphémère mais décisive histoire de la ligne Brioude - Saint-Flour (1910-1940)

Son existence fut courte mais son histoire ne manque pas d'intérêt. Prévue afin d'offrir aux convois de vins Languedociens le tracé le plus court vers Paris, la ligne servira à la réalisation de tests décisifs qui contribueront à une amélioration capitale de la sécurité des trains dont le principe est toujours utilisé de nos jours.



Naissance :

Il y eu toujours de bonnes relations entre les villes de Brioude et Saint-Flour et leurs liens connurent leur apogée par la création d'une ligne de chemins de fer qui devait surtout proposer le tracé le plus court entre Paris et Béziers afin d'alimenter la capitale en vins du Languedoc. A l'époque, la SNCF n'est pas encore créée et les deux compagnies de la région, le P.O et le P.L.M, devront rivaliser d'audace pour en obtenir la concession.

Le chemin de fer traversait à peine les Monts du Cantal qu'il était déjà question d'un premier projet d'une ligne Massiac - Sévérac-le-Château dès 1863. Remanié en 1873, il privilégiait une ligne Arvant - Ruynes-en-Margeride, partagée entre Midi et P.L.M, dont la concession fut signée le 23 Mars 1874, ce qui aurait constitué la seule partie montagneuse d'un Paris - Béziers au trafic important. Il prévoyait une rampe de 33 mm/m sur la majeure partie du parcours avec son point culminant à 1083 m. d'altitude vers le plateau de Montchamp, une déclivité égale à celle de la montée et seulement quatre stations à Montchamp, La Bastide, La Chapelle-Laurent et Saint-Beauzire.

Puis son tracé fut modifié par l'ingénieur Léon BOYER (père du célèbre viaduc de Garabit) en 1882-1884, qui faisait passer la ligne sous le col de Chabrillac par un tunnel de 500 m. traverser plusieurs vallées dont celle de l'Arcueil mais le tout avec des pentes ramenées à 27 mm/m. Les rampes étaient donc réduites mais le tracé imposait 3 viaducs ainsi que 6 souterrains. Cette étude est abandonnée en 1887, sa réalisation devant entraîner des dépenses élevées en raison du caractère accidenté de la région à traverser et le projet connut un sommeil de quatorze années.



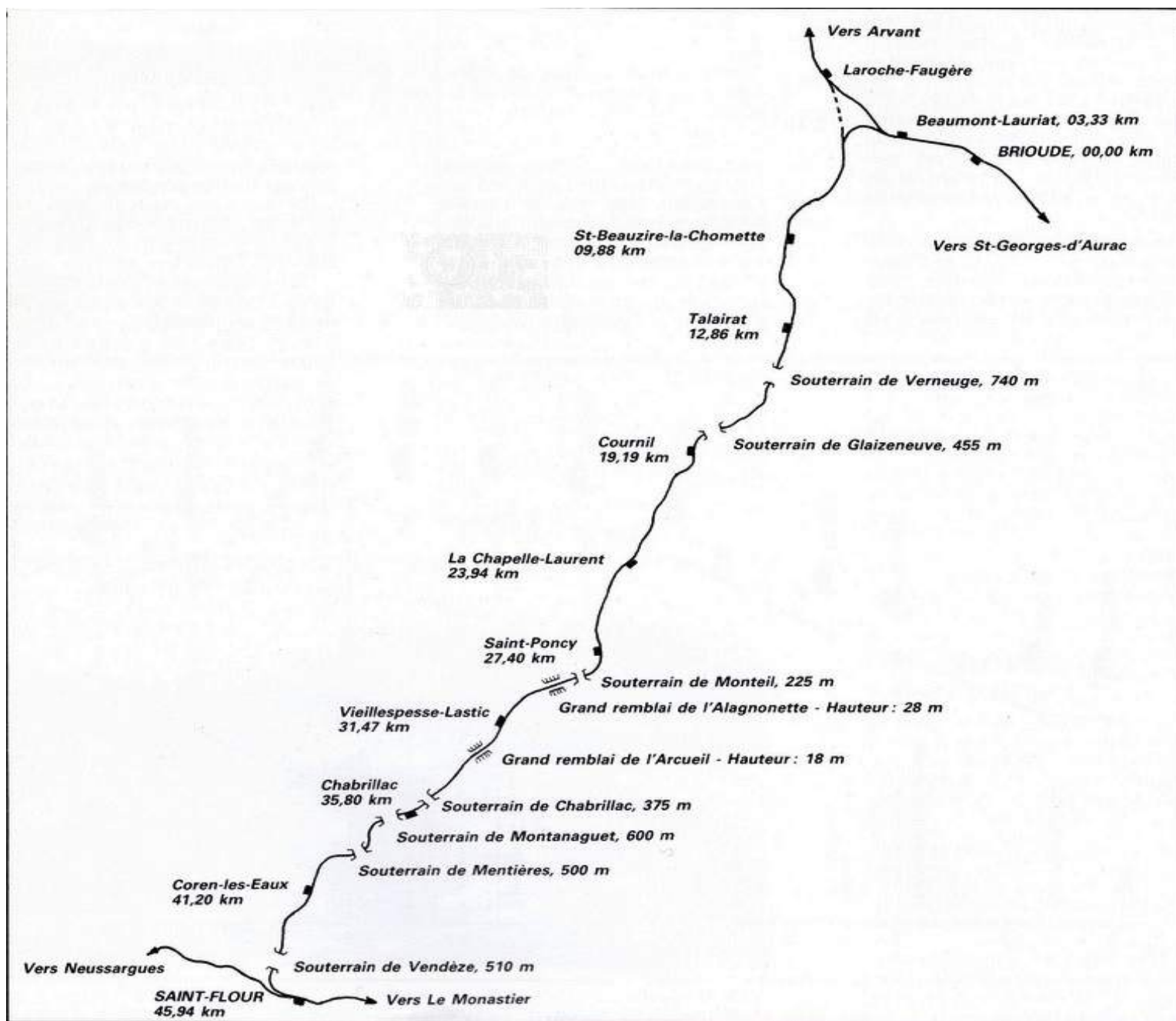
Mur de soutènement près de Chadelat



*Sur la droite, le viaduc de Massalès de la ligne actuelle Saint-Flour - Neussargues
Carte envoyée le 06 Septembre 1909 - Collection Anne VIGOUROUX*

Le service des études fut rétabli le 20 Février 1901 car les circonstances ayant changé, c'est la concurrence effrénée du P.O et du P.L.M pour le transport des vins qui redonne vie à cet ancien projet. Suite à d'interminables discussions entre Conseils Généraux, préfectures, mairies et consorts, mais également entre les 2 compagnies qui présentent plusieurs projets tour à tour dans l'espoir de remporter l'affaire (qui, nous le verrons plus loin, n'en est pas vraiment une) un quatrième et dernier tracé fut dressé le 16 Mai et approuvé le 14 Septembre 1907. Pour la petite histoire, P.O et P.L.M présentaient l'un par rapport à l'autre un tracé plus court de quelques kilomètres. Les deux compagnies se livreront à une véritable guerre tarifaire, chacune s'efforçant de construire l'itinéraire le plus direct afin d'offrir un tarif kilométrique plus intéressant que sa concurrente. Cette concurrence apportera des lignes mal adaptées pour une desserte régionale, certaines gares se trouvant très éloignées des localités.

Le projet définitif du PLM étant inférieur de 20 km au P.O. Ce qui peut paraître dérisoire de nos jours était incontournable à l'époque...



Le tracé définitif



Souterrain de Vendèze côté Saint-Flour

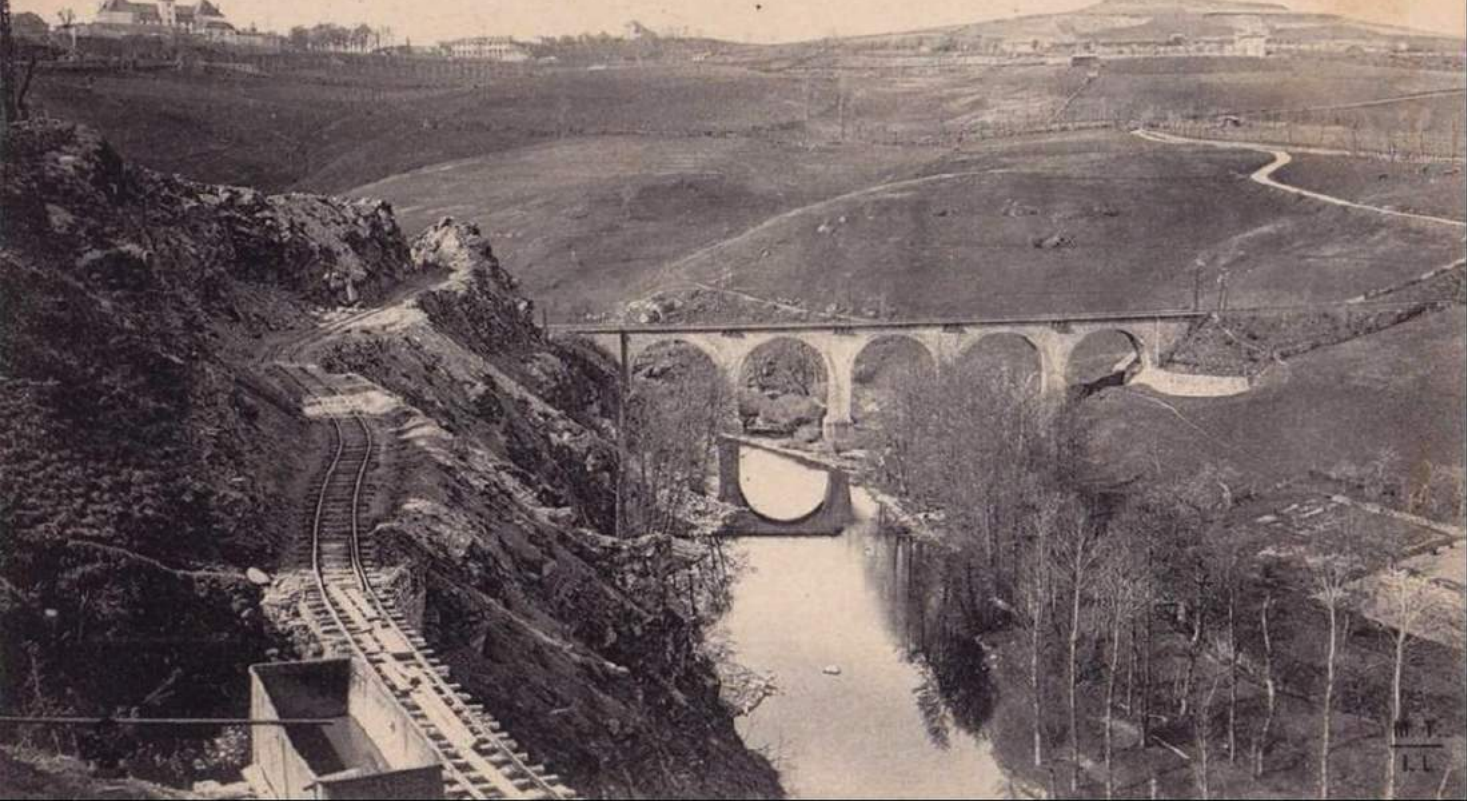




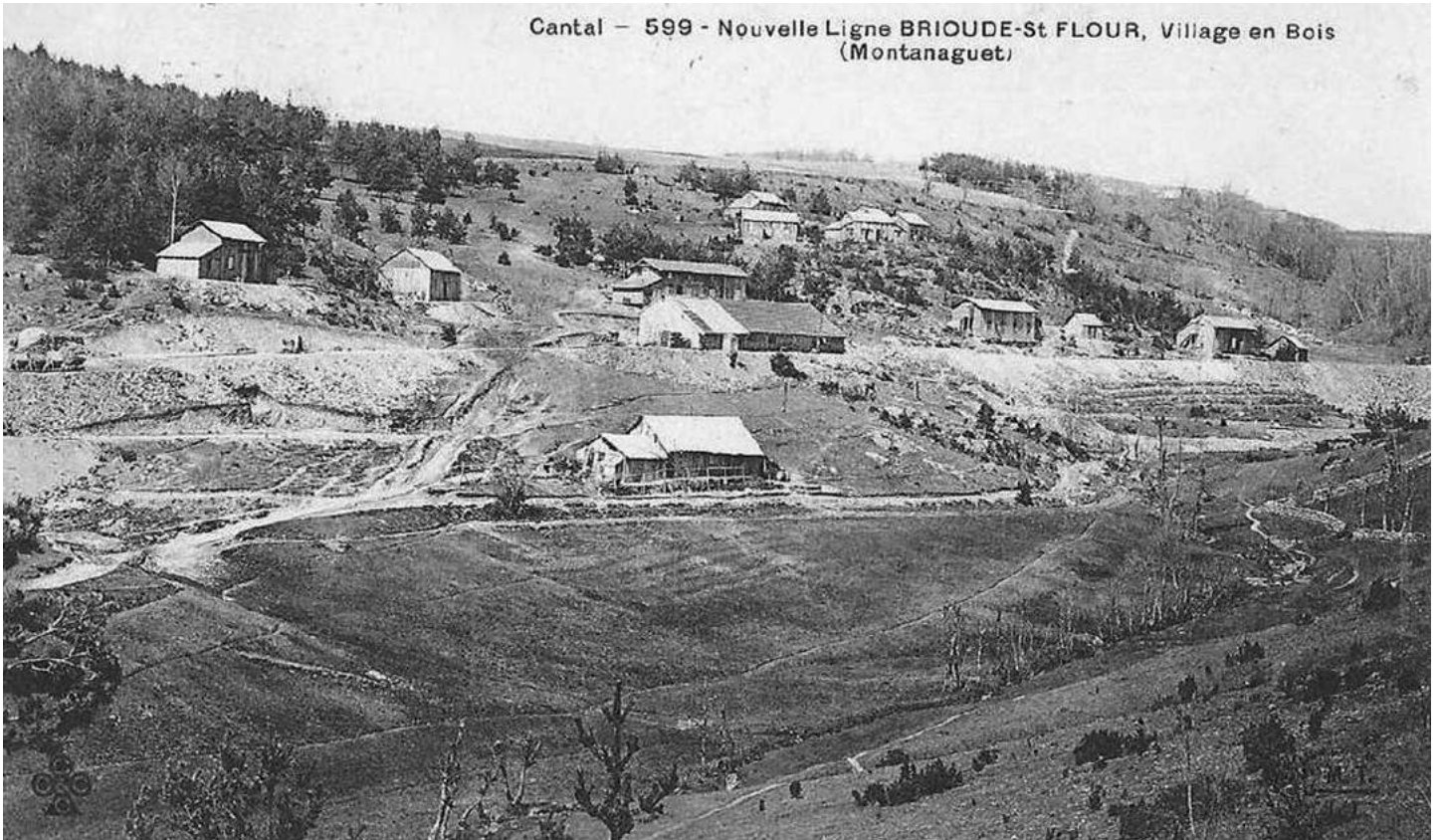
Souterrain de Vendèze, côté La Barraque

L'AUVERGNE

Cantal — 601 - Nouvelle Ligne BRIOUDE-St-FLOUR, MASSALLES, la Tranchée St-Flour



Cantal — 599 - Nouvelle Ligne BRIOUDE-St FLOUR, Village en Bois
(Montanaguet)





Pont près de Chadelat

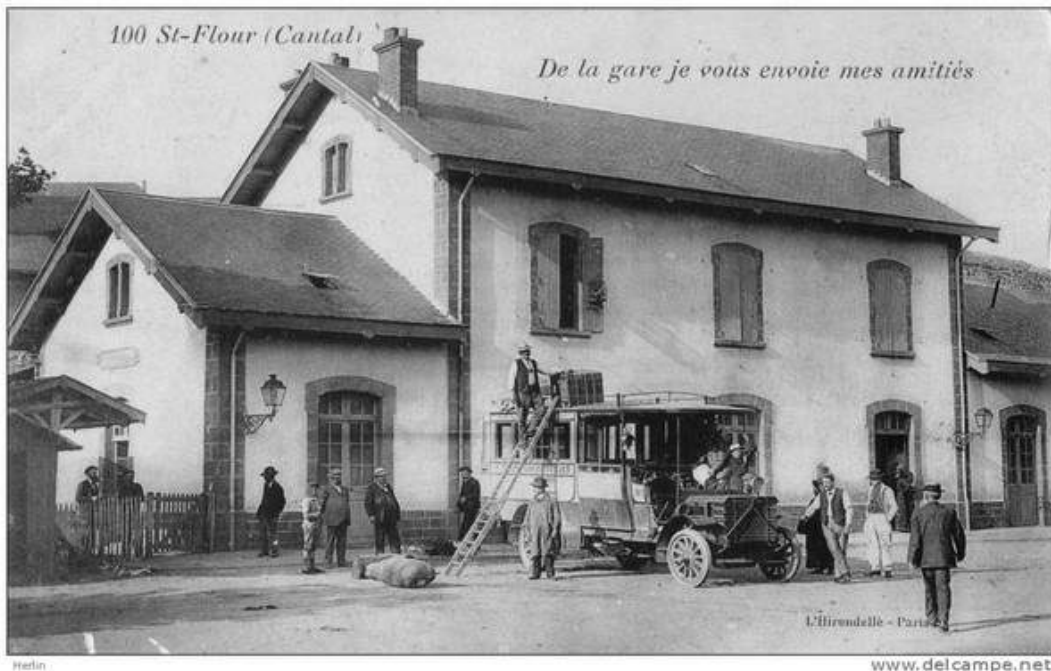
Réalisation :

Le cahier des charges sera le même pour le P.L.M ainsi que pour le P.O : rampe maximale de 33 mm/m avec obligatoirement un palier de 60 m. entre deux déclivités contraires et rayon de courbes minimum de 200 m. avec un alignement droit de 50 m. entre une courbe et une contre courbe. Les travaux furent adjugés le 31 Août 1907 et commencèrent les jours suivants. Attaquée en plusieurs endroits à la fois, ce fut la ligne de France exécutée la plus rapidement grâce à du matériel important, notamment une excavatrice à vapeur à six crocs en acier ainsi que de nombreux bâtiments abritant les ouvriers. Et ce malgré un retard de six mois sur la date de livraison de la ligne du à aux expropriations sur la commune de Viellespesse qui prennent plus de temps que prévu. Une voie de chantier de 0,60 m. sera également installée pour assurer le transport des matériaux d'armement ainsi que l'évacuation des déblais.

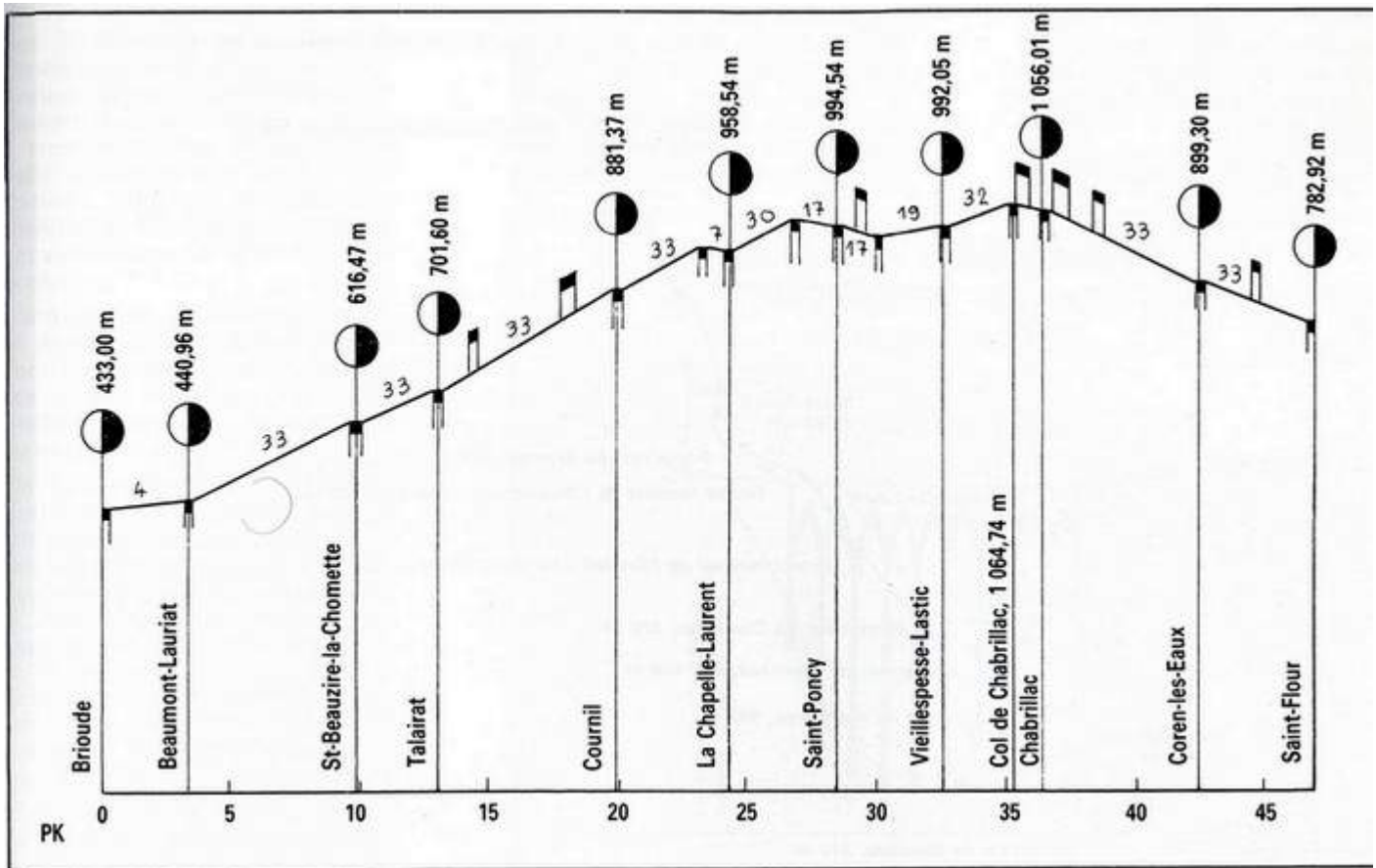
Ces déblais seront utilisés pour l'édification de grands remblais, ce qui évitera la construction de nombreux viaducs. A noter la découverte en Février 1908 près de La Chapelle-Laurent d'un millier de pièces Arvernes en bon état remontant à l'époque de Vercingétorix et dont l'érudit Muratais, Pagès-Allary, put acquérir une quarantaine de pièces. La ligne quittait la voie P.L.M de Brioude à Arvant après la station de Beaumont-Lauriat avec une rampe de 27 à 33mm/m sur 26 km. Après un palier à La Chapelle-Laurent, elle reprenait une nouvelle ascension de 20 à 30mm/m jusqu'à la station de Saint-Poncy puis descendait une pente de 17mm/m pendant 3 km. pour remonter à Chabrillac, point culminant à 1056 m. d'altitude. Une gare desservait Coren-Les-Eaux qui, grâce à son maire qui parvint à la faire qualifier de station thermale, obtint, à ce titre, l'arrêt de l'express sur sa commune.

Pour finir, débutait une longue descente sur Saint-Flour, avec une déclivité constante de 27 à 33mm/m. Pour Jean Ajalbert, de l'Académie Goncourt, «quand on arrive, Saint-Flour stupéfie par cette façon imprévue d'être perchée, toute aérienne. Il faut arriver, venant de Neussargues, par le chemin de fer, dont le débarcadère est au pied d'un bloc, pour goûter cette émotion à l'aspect subit de la ville noire.» La ligne à voie unique comportera 7 souterrains. En 1933, le P.L.M entreprendra des améliorations de la plate-forme pour permettre un relèvement des vitesses de 5 à 10 km/h. Les bâtiments voyageurs réalisés par le P.L.M sont de conception économique, avec cependant des pierres apparentes en façade. Un raccordement direct vers Arvant sera prévu, évitant ainsi un rebroussement de tous les trains à Brioude, ce qui aurait permis de réduire de 8 km la distance entre Paris et Béziers. La plate-forme fut entièrement réalisée et toutes les maisons de garde construites mais la voie ne sera jamais posée.

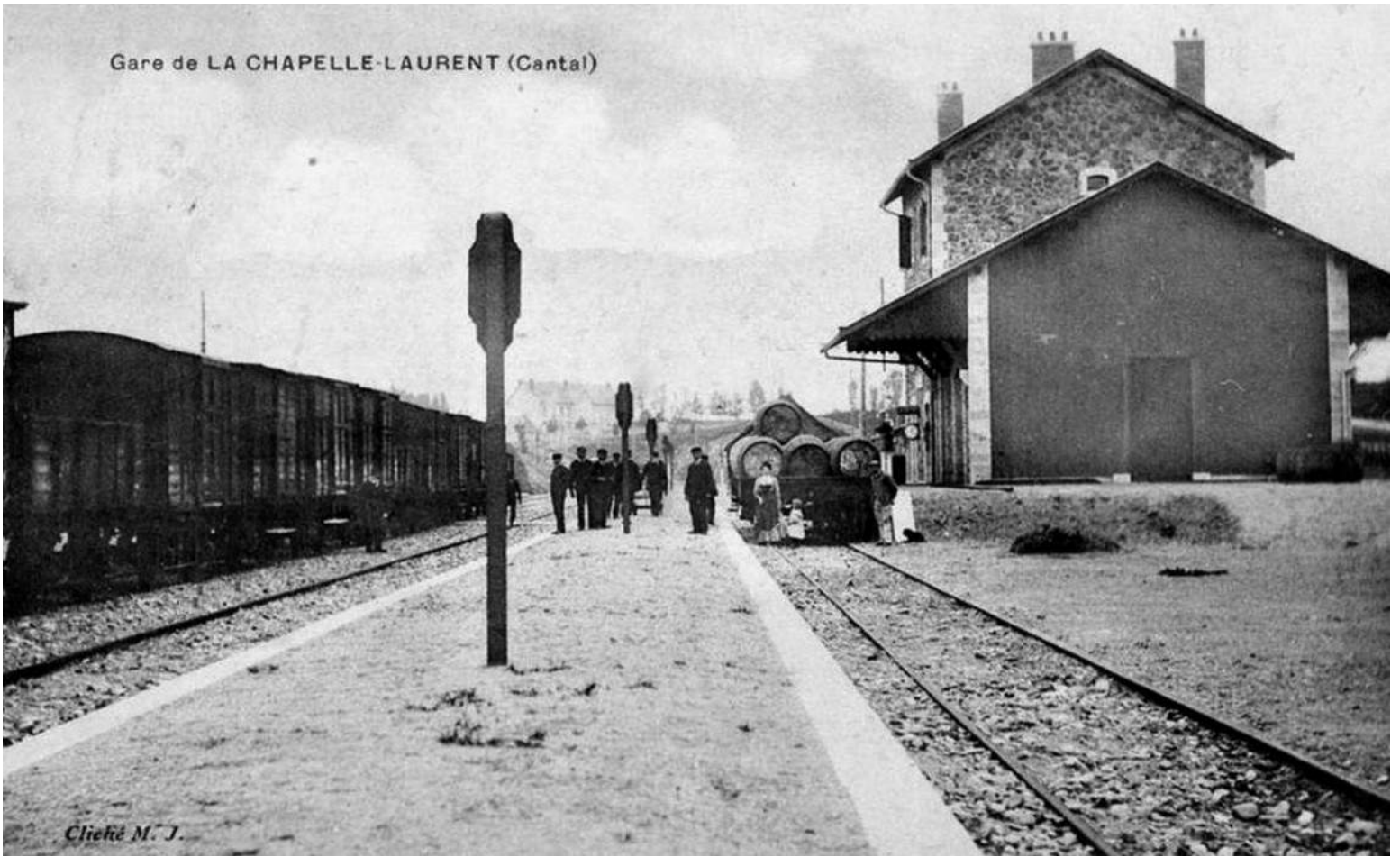




Août 1910



Gare de LA CHAPELLE-LAURENT (Cantal)



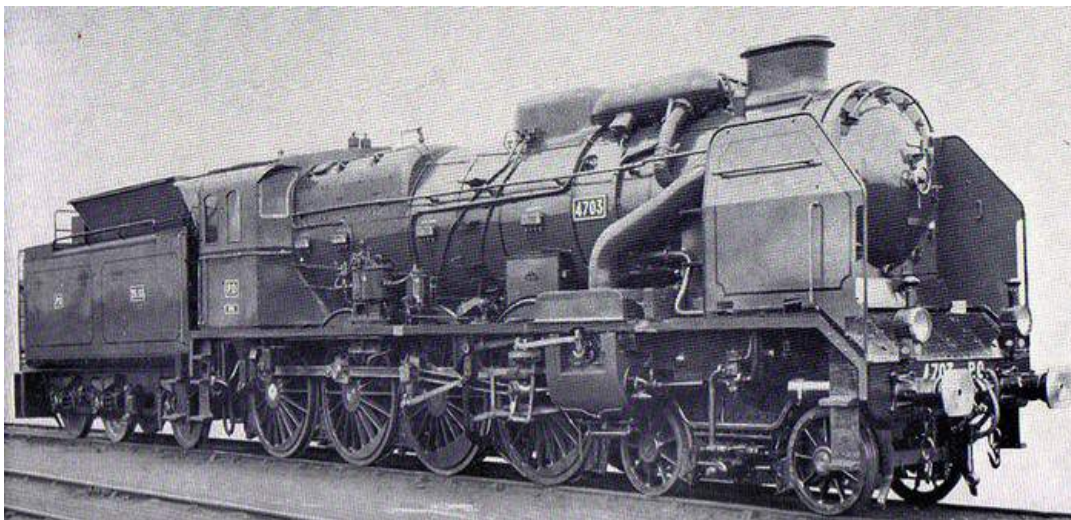
Cliché M. J.

5769. - Hte-Loire. - La Gare de St BEAUZIRE-la CHOMETTE



Premiers essais :

Les premiers essais se déroulent en Mars 1910, avec un long train de marchandises tiré par une 240 série 4700 de 69 tonnes, type de locomotive destiné au service de la ligne. La réception officielle se passe le 20 Mai. Un convoi spécial fut formé avec trois voitures de première classe et un wagon-salon, le tout transportant 80 personnes des différents services de la compagnie. Le train partit de Brioude à 6h30, arriva à Saint-Flour à 9h00 et ramena tout ce beau monde pour midi à Arvant pour un déjeuner au buffet. Ouverture officielle le 1er Juin. Les cérémonies inaugurales eurent lieu les 9 et 10 Juillet sous la pluie. La presse souligne le succès de la ligne qui promettait peu au début de l'exploitation mais qui a nécessité la circulation de nombreux trains supplémentaires pour le transport du bois ou pour les jours de foire à Saint-Flour. Mais les rampes importantes ainsi que les courbes à faible rayon de 200 m. (record pour le P.L.M, ligne à voie métrique de Savoie exclue bien sûr) entraînent une usure prématurée du rail extérieur, interdisant toute surcharge.



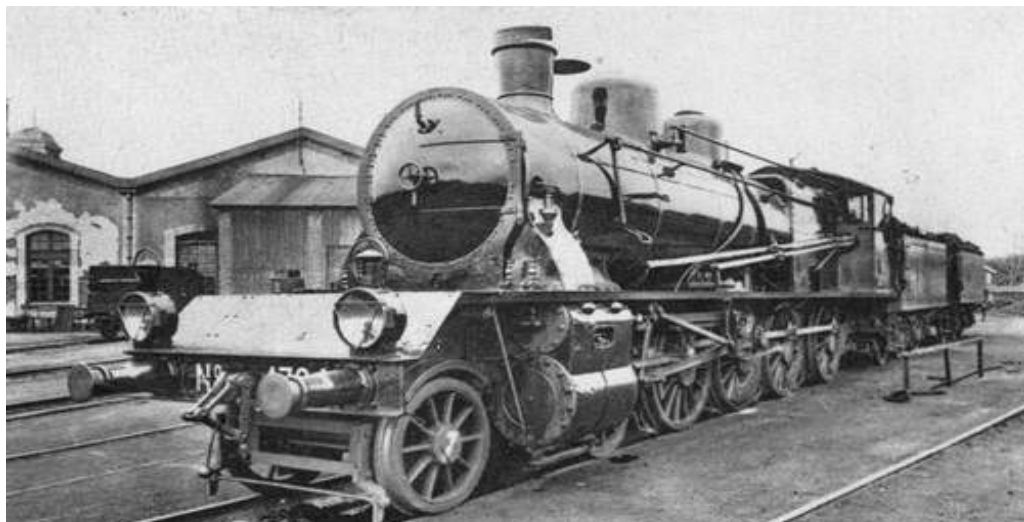
Vapeur 240 PO - 4703



Au 1er plan, le viaduc de Massalès

Au second plan, train de marchandises arrivant sur Saint-Flour

Collection Anne VIGOUROUX



Vapeur 240A S 4700

Trafic :

Dès l'origine, la ligne est parcourue par 3 omnibus, plus un express Paris - Béziers. Traction assurée par les 240 série 4701/4982 du dépôt de Langeac, ces machines étant immatriculées 240 A à partir de 1924. Mais dès l'ouverture de la ligne, les trains sont régulièrement en retard. Non pas à cause des conditions climatiques car la ligne est équipée de para-neige dès sa création, les incidents dus aux congères étant donc exceptionnels. Mais dus au fait que l'exploitation est partagée entre le P.L.M et le P.O, ce qui implique des changements de matériels roulants spécifiques à chaque compagnie ainsi qu'aux difficultés d'affronter les terribles rampes malgré les puissantes 240 qui doivent tirer des charges de 180 tonnes à 26 Km/h, comme c'est souvent le cas sur l'express. Pour l'anecdote, ce dernier était toujours mentionné en surcharge malgré la puissance des machines, permettant ainsi aux tractionnaires de toucher une prime sur le temps gagné par rapport à cette surcharge du convoi. Pour ne rien arranger, le coût de la construction de la ligne a été supporté par le P.L.M mais la compagnie du Midi a conservé les droits sur les bénéfices d'exploitation. Cependant, cette dernière, propriétaire de la gare de Saint-Flour, y fit exécuter à ses frais les travaux nécessaires à l'arrivée de la ligne de Brioude et notamment la rotonde...qui servit d'abri aux locomotives du P.L.M...Bref, ce ne fut une affaire rentable pour personne. En 1912, des ingénieurs viennent examiner les matériaux employés ainsi que les difficultés rencontrées en prévision de nouvelles lignes pour 1913, ce qui leur fera privilégier à l'avenir des tracés comportant plus de tunnels et de fortes rampes mais avec des rayons de courbes plus importants nécessitant moins d'entretien. Mais la guerre stoppa net ces projets.



Vapeur 240 A

BRIOUDE ↔ ST-FLOUR

ALLER					RETOUR									
	3801 EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	3803 OMNIBUS 192 ^e 3 ^e	3809 OMNIBUS 192 ^e 3 ^e	3805 MIXTE 192 ^e 3 ^e	3807 T L (2) 192 ^e 3 ^e		3804 T L (2) 192 ^e 3 ^e	3806 MIXTE 192 ^e 3 ^e	3808 OMNIBUS 192 ^e 3 ^e	3802 EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e				
672 [PARIS dép. 27h10 NEVERS dép. 7h 5 CLERMONT-FER dép. 4 28 BRIOUDE arr. 5 56]										889 [BEZIERS dép. BEDARIEUX dép. MILLAU dép. SEVERAC-le-Château dép. MARVEJOLS dép. ST-FLOUR arr.]				
● BRIOUDE k ♀ dép. 6 10 BEAUMONT-LAURIAT 9 55 ST-BEA ZIRE-LA-CHOMETTE 10 6 TALAIRAT 10 13 COURNIL 10 23 LA CHAPELLE-LAURENT 6 54 ST-PONCY 1 VIEILLESPESSÉ-LASTIC 7 13 CHABRILLAC 10 57 COREN-LES-EAUX 7 30 ● ST-FLOUR ♀ arr. 7 38										● ST-FLOUR ♀ dép. 6 43 COREN-LES-EAUX 6 54 CHABRILLAC 7 5 VIEILLESPESSÉ-LASTIC 7 12 ST-PONCY 7 18 LA CHAPELLE-LAURENT 7 26 COURNIL 7 32 TALAIRAT 7 42 ST-BEAUZIRE-LA-CHOMETTE 7 48 BEAUMONT-LAURIAT 7 57 ● BRIOUDE k ♀ arr. 8 3				
889 [ST-FLOUR dép. 7 54 MARVEJOLS arr. 9 19 SEVERAC-le-Château 10 18 MILLAU arr. 11 5 BEDARIEUX arr. 13 1 BEZIERS arr. 13.53]										672 [BRIOUDE dép. 8 9 CLERMONT-FER arr. 9 40 NEVERS arr. 14e53 PARIS arr. 19e]				

A Les jours de marché et de foire à Brioude, c'est-à-dire le samedi de chaque semaine et les 23-VI, 15-IX et 23-XI 1936.

a Arrêts à Talairat (6 h. 34) et à Chabrillac (7 h. 22) les jours de marché et de foire à St-Flour, c'est-à-dire le samedi de chaque semaine et les 2 et 15-VI, 15 et 26-VII, 11-VIII, 16-IX, 5-X, 23-XI, 18-XII 1936, 18-I, 3 et 11-II, 29-III, 28-IV et 12-V 1937.

VOITURES DIRECTES

Trains

n°s

3801 1^{re} 2^e 3^e et CC 1^{re} d. Paris-Béziers.

3802 1^{re} 2^e 3^e et CC 1^{re} d. Béziers-Paris.



Souterrain de Verneuge, entrée sud



Gare de Saint-Flour



Gare de Chabrillac - Photo PLM



Ouvrage d'art au Pont de Leyris



Vestiges des quais de la gare de Chabrillac





Gare de Chabrillac





Fontaine du passage à niveau de La Gare

L'entrée dans l'histoire :

La grande utilité de la ligne Brioude - Saint-Flour sera d'avoir servi aux essais de frein à air comprimé système Westinghouse, ce qui la fit rentrer dans la grande histoire du chemin de fer. Dans les années 20, ses déclivités exceptionnelles lui font jouer le rôle de banc d'essai pour le service de la traction. Les premiers essais auront lieu le 21 Mars 1921. Une rame de 37 wagons totalisant 811 tonnes et 454 m. de long est mise en circulation entre Beaumont-Lauriat et La Chapelle-Laurent pour éprouver les freins. En octobre 1923, expérience similaire avec cette fois-ci 50 wagons pour plus de 1000 tonnes, en présence de 110 techniciens ferroviaires de diverses nationalités.



*Train de marchandises de 1.500 tonnes sur pente de 35 ‰
(Ligne de St-Flour à Brioude). Equipé du frein automatique Westinghouse*

Convoi de 65 wagons descendant de Chabrillac vers Saint-Flour

Nouveaux essais à partir du 07 Octobre 1925 pendant un mois à raison de 4 trains par semaine, le convoi est composé de 65 wagons et remorqué par une 141-C de 80 tonnes. Enfin, en 1926, essais uniques avec un système de calfeutrage pour concentrer la chaleur du foyer et donner ainsi plus de puissance. Les machines purent remorquer 158 tonnes dans une forte montée et sans chute de vitesse.



Gare de Talairat

Triste fin :

La durée éphémère de la ligne Brioude - Saint-Flour est surprenante. Les discussions pour sa création durèrent plus de 40 ans, donc plus longtemps que ne fonctionnera la ligne elle-même. La création de la SNCF rend caduque la concurrence que se faisaient les anciens réseaux et de plus, les économies étaient devenues indispensables. L'express est détourné sur Neussargues et 2 omnibus sont supprimés.

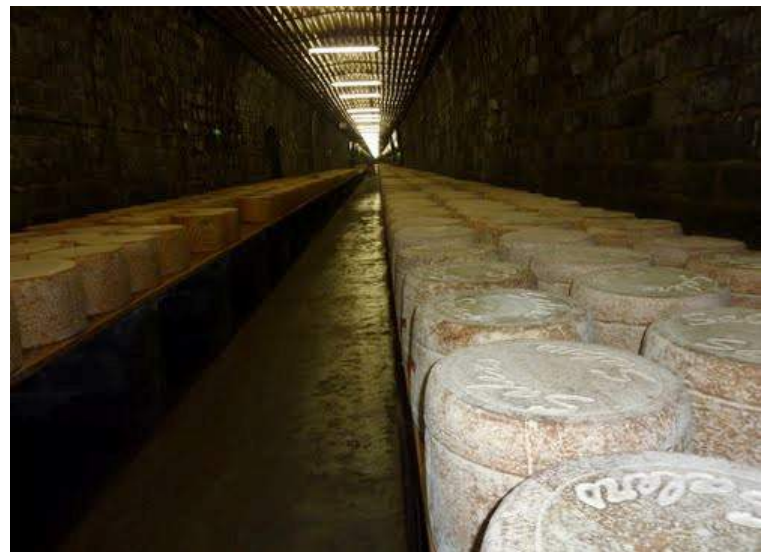


Maison de garde barrière abandonnée, bois au Bec du Loup près de Saint-Beuzire la Chomette



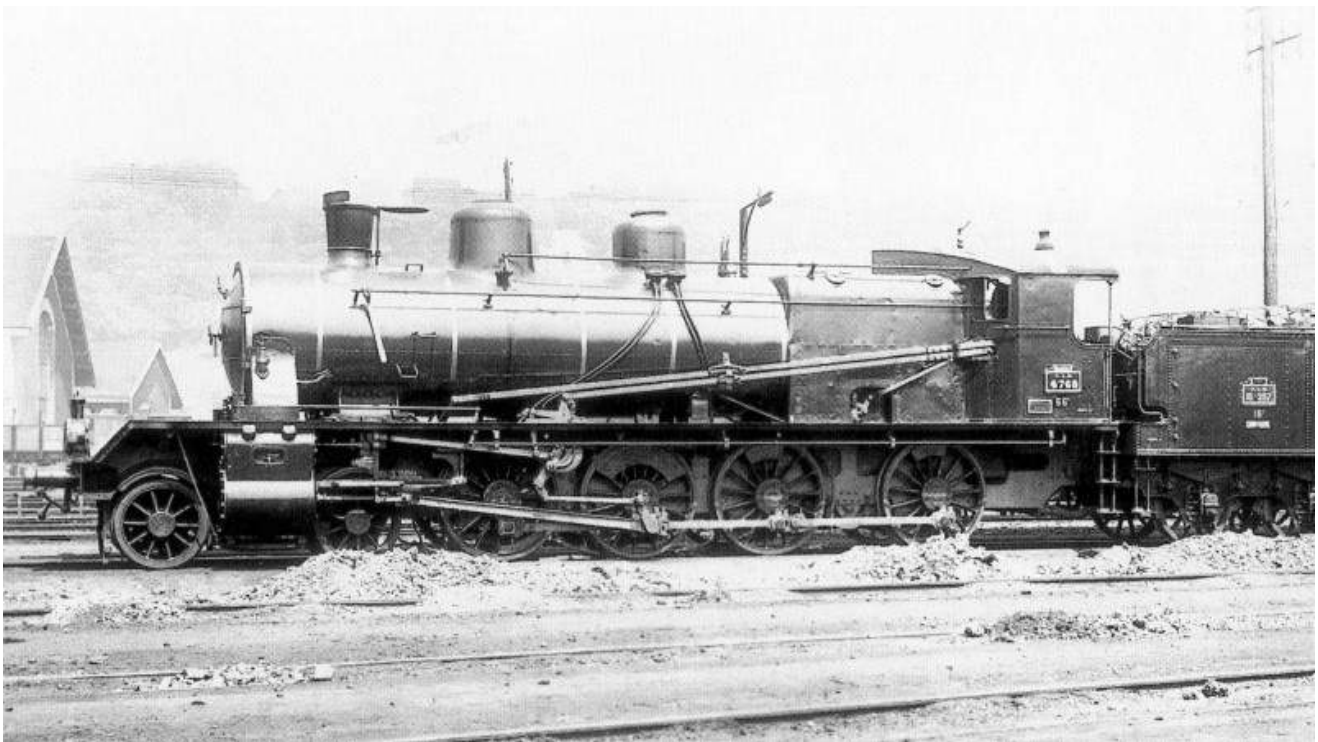
Gare de BRIOUDE au temps de la ligne Brioude - Saint-Flour

Puis survint la guerre. Le service voyageurs est suspendu en Mai 1940. La section Saint-Flour - La Chapelle-Laurent est déposée et les rails envoyés en Algérie pour permettre la construction de la ligne des mines du Haut-Guir et de Kenadza. Le tronçon Brioude - La Chapelle-Laurent restera en activité pour les marchandises jusqu'à l'automne 1953 et déclassée en 1954. Plusieurs tunnels sont aujourd'hui occupés par des fromageries pour affiner leurs fromages. Curieuse destinée pour une ligne issue de la bataille des vins, particularité dont l'histoire valait la peine d'être contée.





Juillet 1905



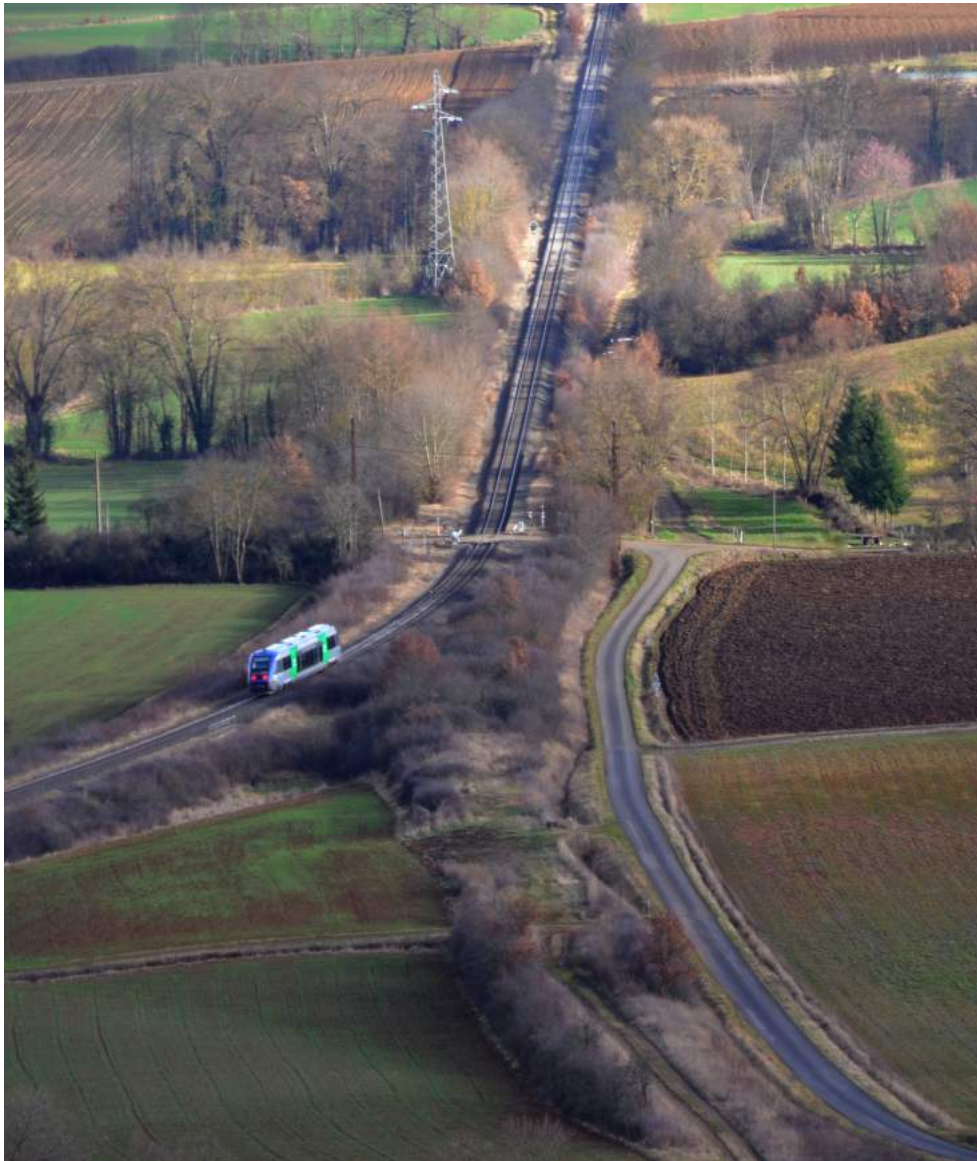
Vapeur 240 S 4768



Ancienne gare de Beaumont-Lauriat, dont on distingue encore les quais



Entre Chabrillac et l'Arcueil



*Bifurcation de la ligne après la gare de Beaumont-Lauriat
On distingue encore très bien, entre la route et le champ cultivé,
la bifurcation de la ligne vers Saint-Flour*

11 — Brioude (Hte-Loire) - La Gare — B. F., PARIS



54 SAINT-FLOUR. — La Gare. — LL.

L'invention géniale de George Westinghouse (1816-1914)



A l'origine des chemins de fer, le procédé utilisé pour freiner les trains était aussi dangereux qu'inefficace puisqu'il consistait à faire appel à des « serre-freins » qui, sur le signal de la locomotive, parcouraient le trains en circulant sur les toits des wagons et serraient les freins de chacun d'entre eux en tournant un volant spécialement prévu pour cet usage. Le manque de synchronisme et la lenteur des opérations étaient évidemment responsables de nombreux accidents.



Serre-freins

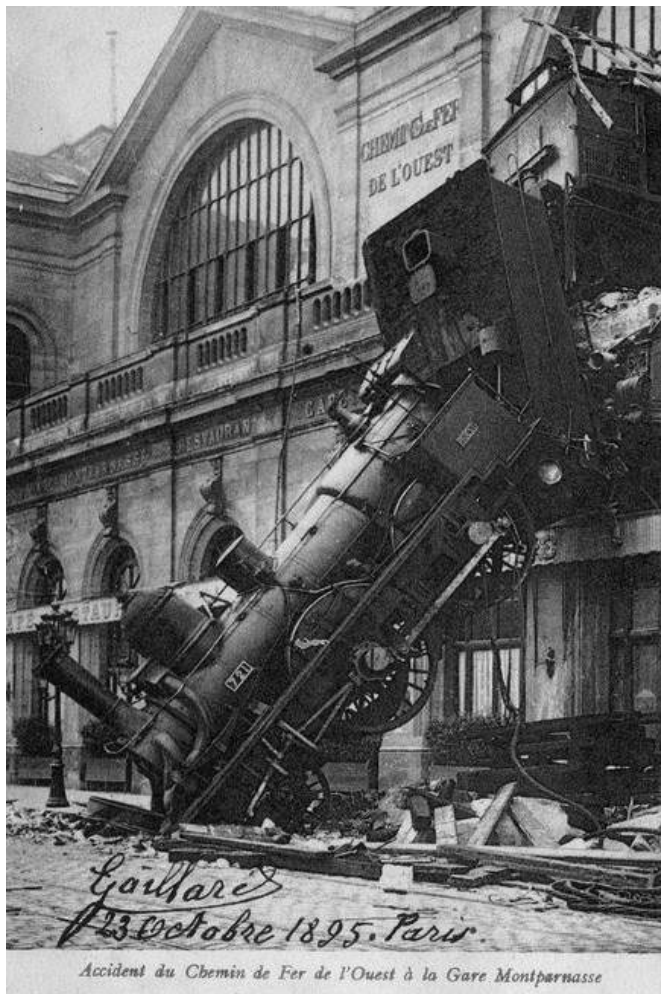
Encore étudiant à l'université et passionné de technique ferroviaire, Westinghouse avait mis au point un système de freinage actionné par la vapeur produite par la locomotive. Mais la vapeur, du fait de la condensation, se transformait en eau, voir en gelait en hiver. Donc échec total. George Westinghouse est, en ce jour de novembre 1867, assis dans un train en face d'une voyageuse qui lit une revue, lorsque son attention est attirée par le titre d'un article : "Dans le tunnel du Mont Cenis". Il demande alors à sa voisine la permission de lire l'article : le frein pneumatique Westinghouse est né. En effet, George Westinghouse va s'inspirer de l'utilisation de l'air comprimé par l'ingénieur Sommeiller (qui actionnait les perforatrices à percussion de la galerie du Mont Cenis) pour imaginer le frein pneumatique moderne. Il dépose un brevet le 09 Septembre 1870.

Curiosité de l'époque, en France, ce sera le ministère de l'Agriculture et du Commerce qui validera ce brevet (dans l'idée de réduire le nombre de bovins tués sur les voies ???!!...)

Écoutons George Westinghouse faire lui-même l'éloge de son invention en 1872 :

- En usage sur plus de 50 chemins de fer aux USA...
- Accepté par les dirigeants des principales compagnies...
- Peut arrêter un train sur sa longueur...
- Est toujours efficace...
- N'exige pas un gros entretien...
- Place le train sous la dépendance complète du mécanicien...
- Évite les chocs et les secousses pendant le freinage...
- Est silencieux et souple dans son fonctionnement...
- N'exige pas l'usage du sifflet de la locomotive quand le train doit être arrêté...
- On en récupère le prix d'acquisition en un an...
- Diminue l'usure et les détériorations du matériel roulant...
- Économise les roues...
- Diminue les factures à payer pour les rencontres du bétail sur la voie (d'où la validation par le ministère de l'Agriculture ?...)
- Évite les pertes de vies humaines et les frais d'accidents

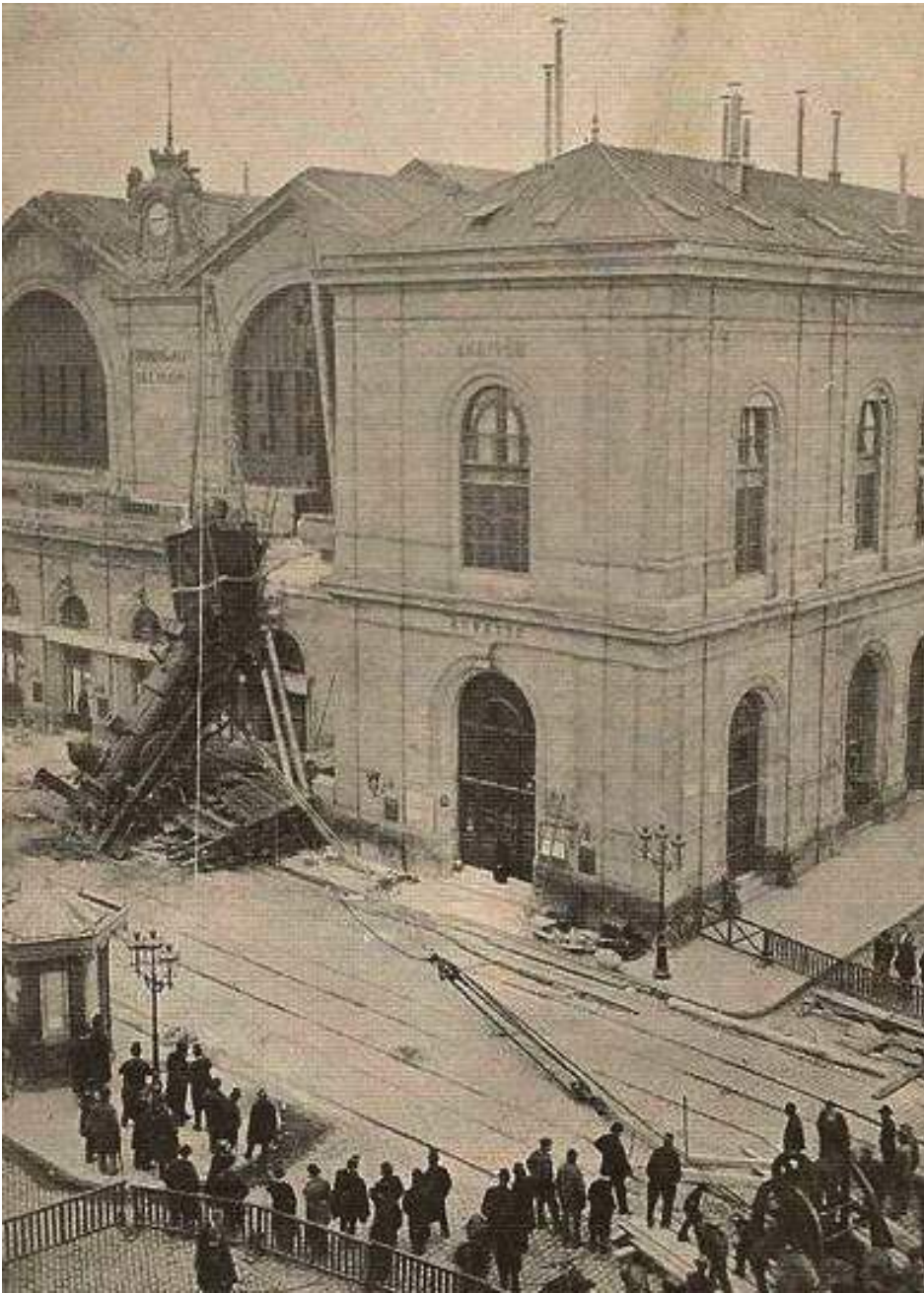
Tout est dit dans cette publicité, jusqu'à des préoccupations restant plus que d'actualité aujourd'hui: retour sur investissement et réduction des coûts de maintenance, visionnaire ! En 1873, George Westinghouse développe la première triple valve, organe central du frein pneumatique à air comprimé et qui équipe encore (sous des formes certes un peu plus évoluées) certains matériels anciens encore en service (les BB 63000 de la SNCF par exemple...) En France, le frein Westinghouse est introduit en 1877 par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest. Devant l'importance de cette innovation, une circulaire ministérielle du 21 septembre 1880 somme les Compagnies de chemins de fer françaises d'adapter dans un délai de 2 ans pour leurs trains express (vitesse supérieure à 60 km/h...) des freins continus et si possible automatiques, préconisant au passage l'utilisation du frein Westinghouse. Devant le succès rencontré par son invention, George Westinghouse ne peut faire face à la demande, et un français, Mr. Wenger, invente en 1883 un frein pneumatique à air comprimé ayant à peu près les mêmes fonctions que le frein Westinghouse, et essayé par la Compagnie de Paris à Orléans. Ces deux types de freins vont cohabiter jusque vers 1897, date à laquelle le frein Westinghouse se perfectionne (frein rapide Westinghouse), prenant définitivement le dessus au début du 20ème siècle. Entre temps, le célèbre accident de la gare Montparnasse le 22 octobre 1895 sera venu renforcer la volonté des autorités d'imposer l'équipement des trains avec un système de freinage sûr et fiable : c'est en effet une défaillance du système de freinage à l'entrée de la gare Montparnasse qui empêche l'arrêt du train de Granville, dont la locomotive termine sa route en contrebas sur la place de Rennes (une image restée célèbre, et qui a fait le tour du monde), tuant une marchande de journaux dans son kiosque.



*Goullard
23 Octobre 1895. Paris*

Accident du Chemin de Fer de l'Ouest à la Gare Montparnasse





Les progrès réalisés en moins d'un demi-siècle ont été fulgurants, apportant la sécurité en même temps que les performances : vers 1845 , un train de 8 véhicules, équipé du frein à vis et lancé à 50 km/h, s'arrêtait sur une distance de 230 mètres ; en 1889, le frein Westinghouse est capable d'arrêter un convoi de 50 véhicules sur 215 mètres à partir de 70 km/h...Aujourd'hui, la distance d'arrêt d'un TGV à partir des mêmes vitesses est inférieure à 150 mètres.

1911 voit l'apparition d'une nouvelle génération de triple valve, destinée à équiper l'ensemble des véhicules (voyageurs et marchandises). La première guerre mondiale est le théâtre du plus grave accident ferroviaire de l'histoire européenne. Le 12 décembre 1917, le train 612, utilisé par l'armée, composé de 17 voitures et 2 fourgons, remplis à ras-bord de permissionnaires venant d'Italie et rentrant en France pour passer Noël en famille, casse ses freins dans la descente de 17 km entre Modane et Saint-Michel-de-Maurienne. A 100 km/h, en franchissant le pont de la Saussaz, la locomotive perd la totalité de son convoi suite au déraillement des wagons qui viennent alors percuter les uns après les autres le pilier d'un pont dans un concert de ferraille cisailée, de bois éclaté, de corps broyés et de hurlements. Ce qui reste de l'épave du train prend feu et les munitions explosent, augmentant encore le chaos. Si l'on compte ceux qui succomberont plus tard à leurs blessures, la tragédie fera 675 morts sur 900 soldats dont 250 ne seront jamais identifiés...!!! Après avoir été adopté, le frein Westinghouse est devenu le frein UIC admis pour le trafic international. Les techniques de freinage ont connu une évolution considérable et devraient continuer sur cette lancée. De nos jours, une évolution se dessine vers un système ne faisant plus appel à l'adhérence entre la roue et le rail, système adopté il y a fort longtemps. Le principe de base inventé il y a plus de 100 ans, est passé en un siècle du freinage par sabot appliqué sur la roue aux freins à disque électriques, à la commande pneumatique, puis à la commande électronique et numérique. Les performances ET la sécurité ont suivi le même chemin.

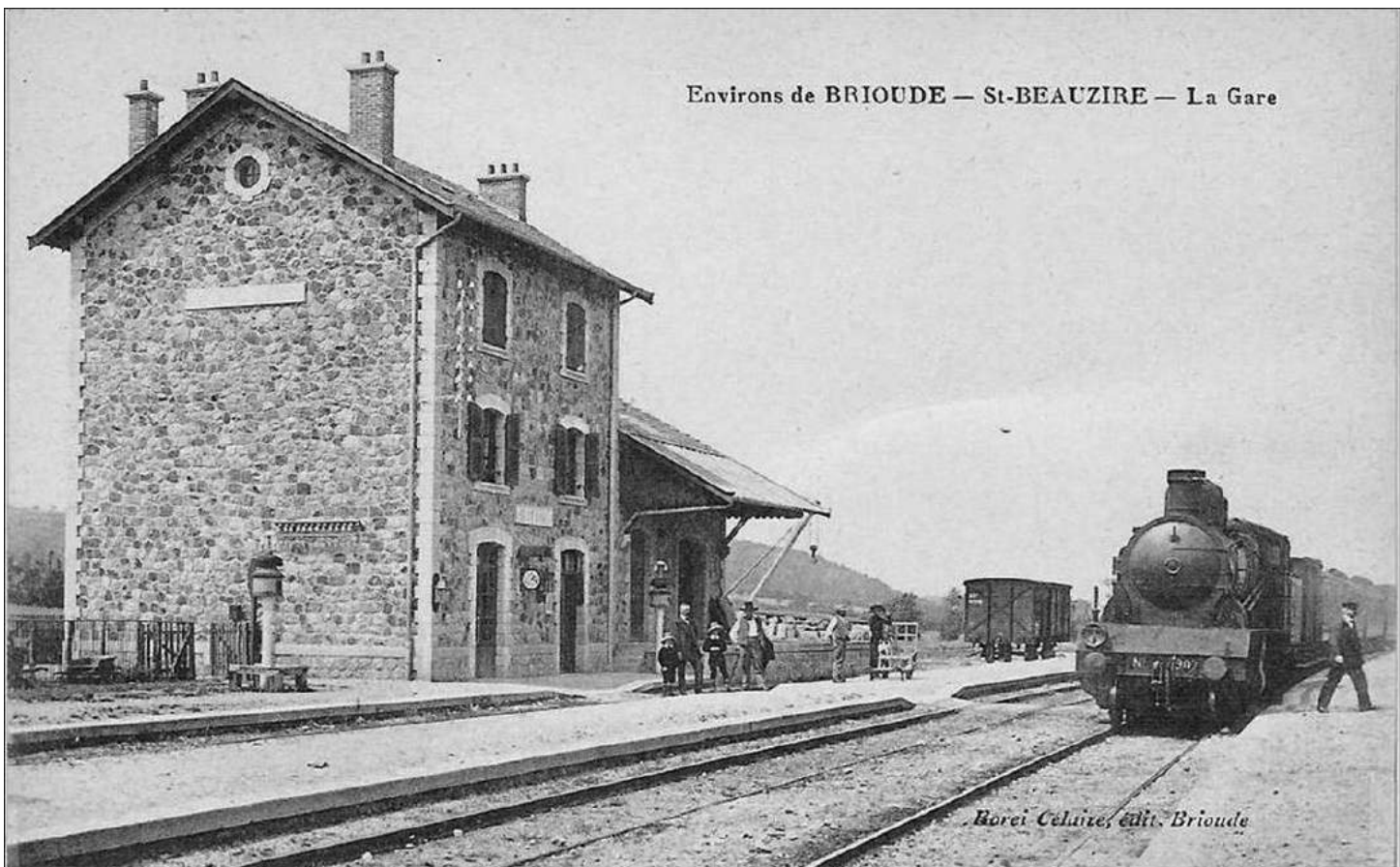
On peut donc dire que le frein est moteur de progrès.

St. FLOUR — Grande foire des poulains, Embarquement à la gare



Pont en ruine près du bois des Couades

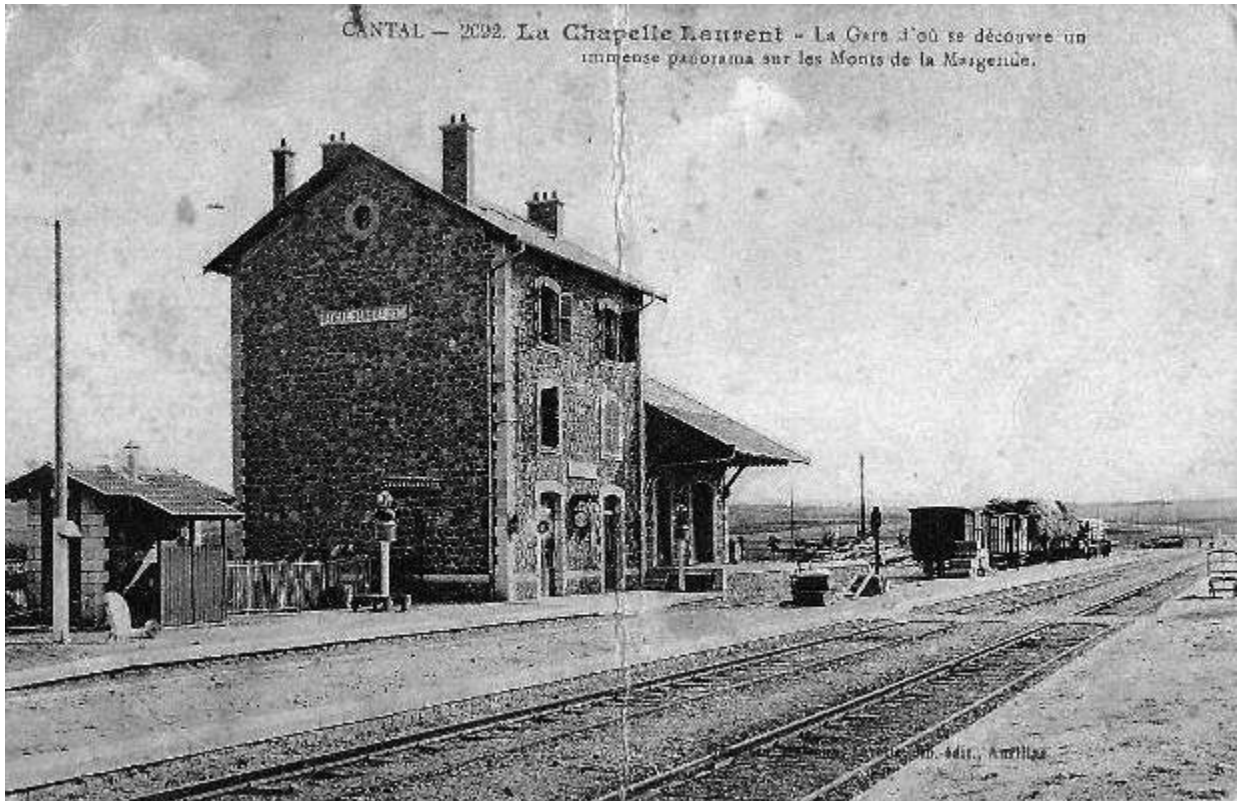
Environs de BRIOUDE — St-BEAUZIRE — La Gare



Borel-Celaire, édit. Brioude

100 — Cantal — St. Flour — La gare

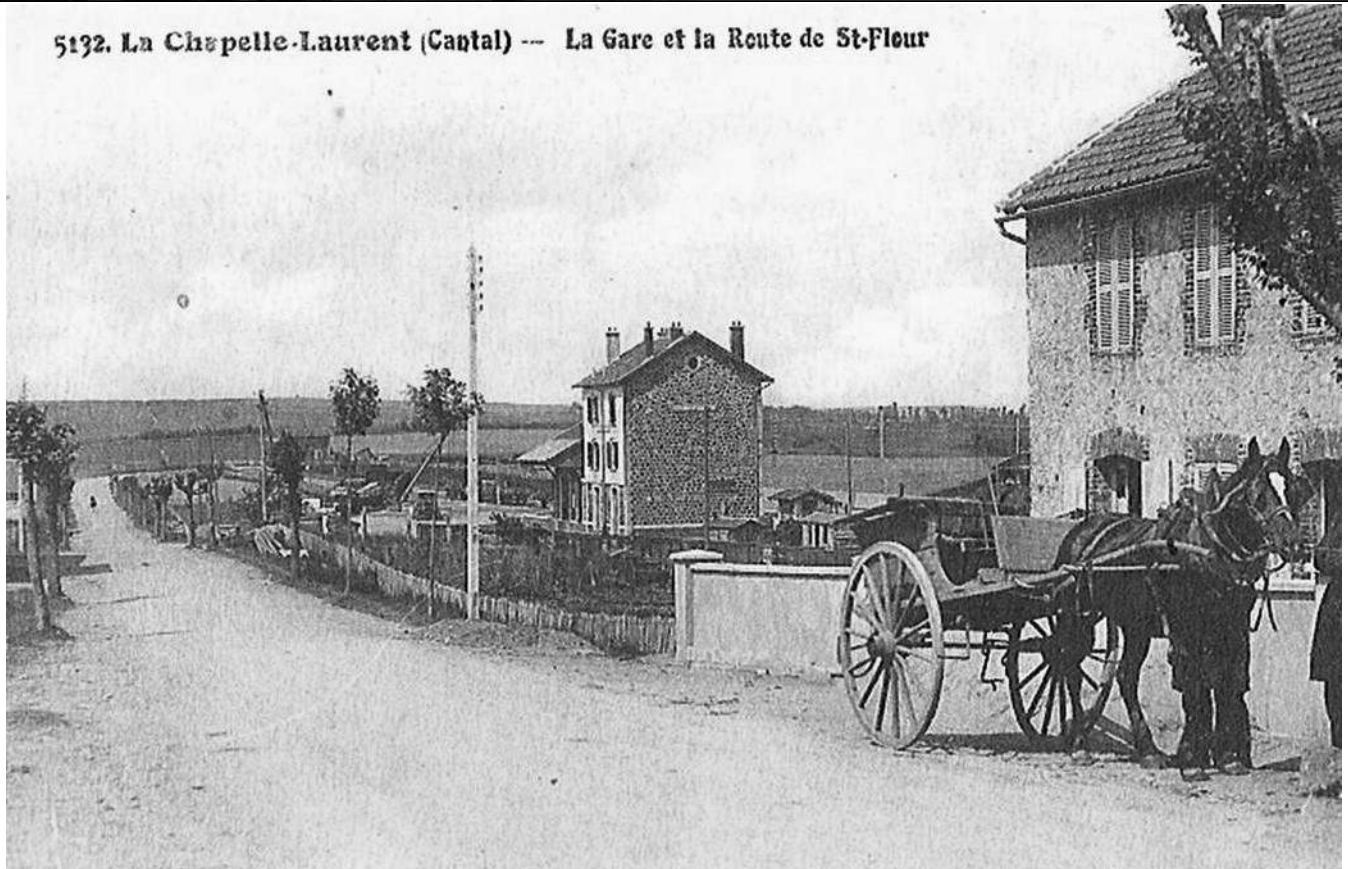




Gare de Cournil



5132. La Chapelle-Laurent (Cantal) -- La Gare et la Route de St-Flour





La ligne en quelques chiffres :

- 07 Juillet 1905 : concession
- 27 Avril 1906 : déclaration d'utilité publique
- 31 Août 1907 : début des travaux
- 01 Mars 1910 : premiers essais
- 20 Mai 1910 : réception officielle
- 01 Juin 1910 : mise en service
- 10 Juillet 1910 : cérémonie inaugurale
- 20 Mai 1940 : fermeture trafic voyageurs
- 04 Octobre 1953 : fermeture marchandises Beaumont - La Chapelle
- 12 Novembre 1954 : déclassement Beaumont - La Chapelle
- État actuel : déferrée
- Kilométrage total : 45,9 km
- Rampe maxi : 33mm/m
- Altitude Brioude : 433 m.
- Altitude Saint-Flour : 783 m.
- Altitude maxi : 1056 m. Gare de Chabrillac

Sources :

- *Trains oubliés : volume 2, le P.L.M, José BANAUDO, Les Éditions du Cabri*
- *Connaissance du Rail, N° 49, Octobre 1984*
- *A la conquête du Cantal en train, guide touristique illustré, 1982*
- *Les chemins de fer dans le Massif Central, R. CARALP-LANDON, 1959*
- *Almanach de Brioude, 1975*
- *Cartes IGN : 2535E Saint-Flour - 2634O Brioude*

Anne VIGOUROUX - Dominique VIVARES - Mars 2014



Gare de Coren-les-Eaux reproduite au 1/87ème



Gare de Coren-les-Eaux au temps du PLM



Vapeur 240A



Vapeur 141C

Remerciements particuliers

Je tenais à remercier tout particulièrement certains paysans des secteurs de la ligne concernant cette étude qui n'hésitent pas remblayer plusieurs zones du tracé de déchets en tout genre : bottes de paille , bidons plastiques, frigos, cuisinières, baignoires, cumulus...etc...et transforment ainsi ce haut lieu du patrimoine ferroviaire en décharge sauvage...Certes, après le déclassement de la ligne, l'état n'ayant plus la main sur ces inconscients, ces terrains leur appartiennent...Mais droit à la propriété ne signifie pas pour autant droit de polluer...

Comportement irresponsable, scandaleux, inadmissible...!!!!