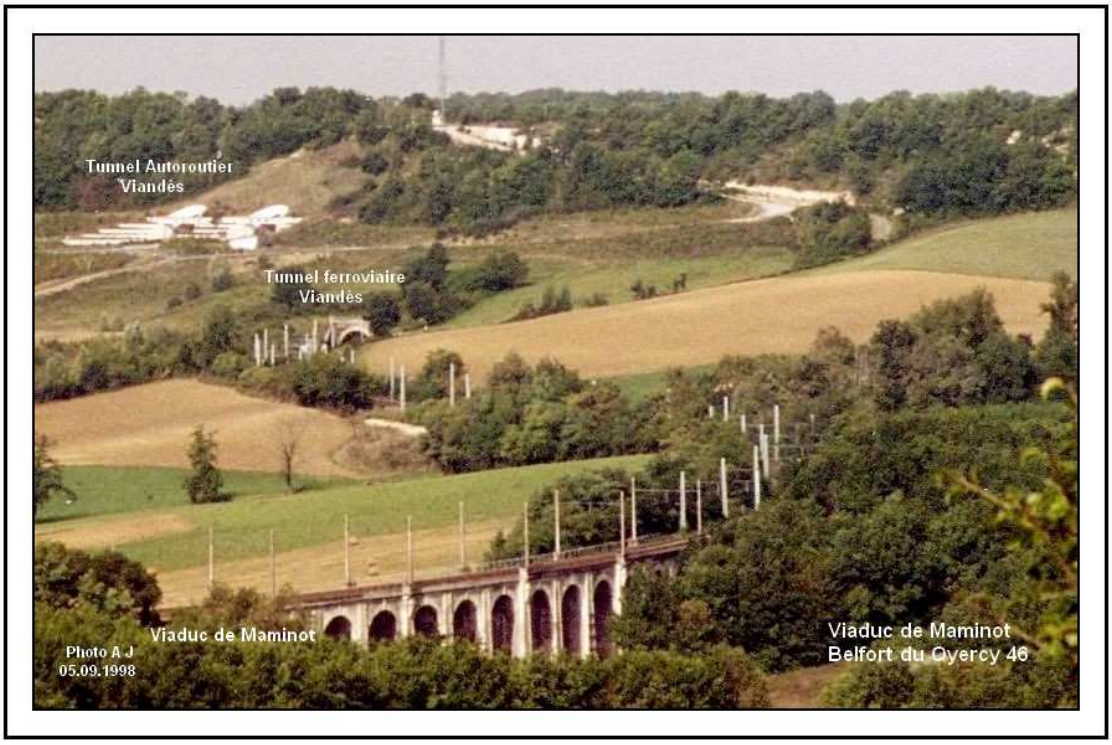
Les feuilles de chêne

Ligne Brive à Montauban

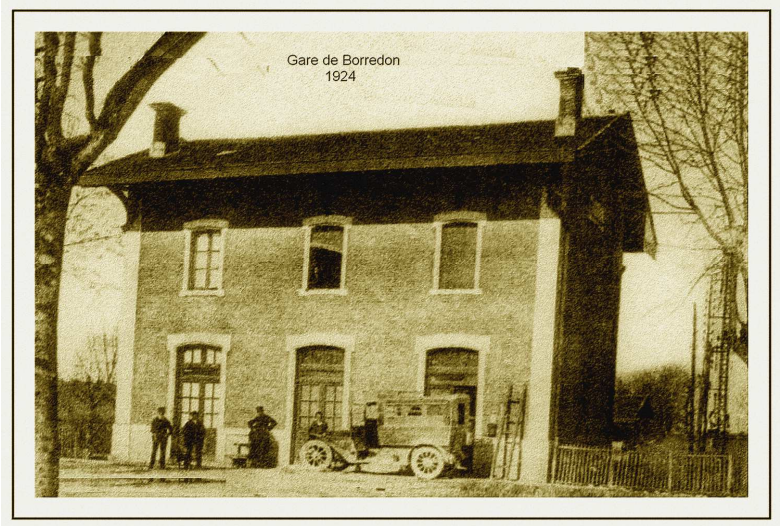
La gare de Borredon



Ligne de Brive à Montauban . Viaduc de Maminot Cne Belfort du Quercy 46

N. B. '' Les feuilles de chêne '' constitue une narration de la vie de mon père Chef de Gare à Borredon sur la ligne Paris - Toulouse. Ce titre est empruntée à la tenue obligatoire faite d'un complet avec gilet bleu marine. La distinction due au grade de Chef de Gare se reconnaît aux feuilles de chêne qui ornent les revers de la vareuse et le bandeau de la casquette. Tous les boutons sont dorés et portent le sigle en relief '' SNCF ''.

La gare de Borredon



Photos Web

La gare de Borredon côté voies paire et impaire vers 1920

Ligne Brive à Montauban

La gare de Borredon

La gare de Borredon en 1935

La gare de Borredon

A l’arrivée lors de la descente d’un train dans cette gare, les voyageurs sont assaillis par à la fois des effluves de fleurs odorantes et par une palette de couleurs Les vert et jaune dominent. Pour fixer le sol des remblais argileux la **compagnie du P O** a fait semer des graines de genêts. Ils ne ressemblent pas à ceux que l’on trouve dans les landes ou les sous bois Ils ont une tige lisse ronde et bien verte de bas en haut alors que le genêt commun ou genêts à balai a une tige carrée. Il appartient lui aussi à la famille des papilionacées. Il fleurit donc comme les petits pois et ont comme eux une gousse renfermant des graines. A maturité celle - ci se détachent en sautant dans les alentours permettant ainsi une extension rapide. Cette plante s’enflamme facilement avec les escarbilles que peuvent lancer les locomotives des trains express. Vers **1930** la locomotive d’un train de la matinée a mis le feu aux genêts et le **bois de St Jean** voisin a brûlé. Un trois quart de siècle plus tard, aujourd’hui, on ne voit encore des arbres calcinés.

Ce vert et jaune tapissent les abords des voies ferrées ou des champs et des vignes en friche dévastées par le phylloxera. En plus de la couleur un tapis odorant excite nos narines. Cette senteur se répandait dans les environs en une effluve que venait troubler le passage d’un train. Ses quais bordés de tilleuls épandent et baignent les lieux d'un parfum subtil et apaisant. Le regard se porte sur le drap d'or des genêts qui tapissent le talus en face la gare**.** L'odeur capiteuse des fleurs joue aux papillons et chatouille nos narines. Tous les mois d’été l’air était tellement imprégné que jour et nuit, une effluve envahissait tout l’espace et pénétrait dans les pièces du logement par les fenêtres ouvertes.

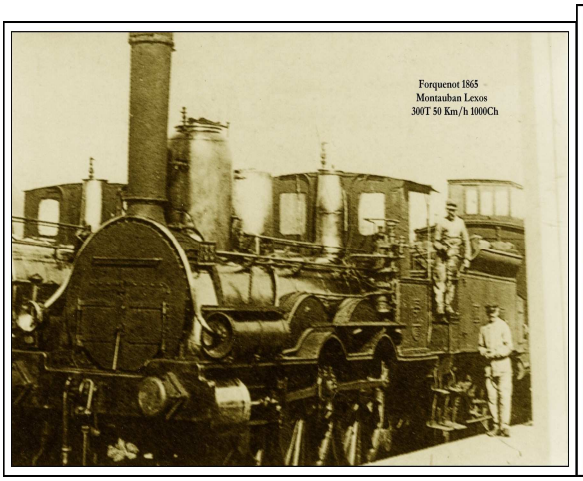
La gare de **Borredon** n'est pas une gare comme les autres, sur la ligne de chemin de fer **de Cahors à Montauban**. Elle a été une nécessité dans le cantonnement de la circulation des trains. Mais aussi, dans un magnifique cadre de verdure et de fleurs, elle a connu des heures de bonheur lors des retrouvailles des parents, des amis ou des fiancés mais aussi des heures sombres, avant et pendant la dernière guerre.

Les impératifs économiques ou la nécessité imposée par le relief ont amenée la ***Compagnie du Paris - Orléans***, *concessionnaire* de la ligne de **Cahors à Montauban**, à construire une voie ferrée, ***inaugurée en1884***, loin de toute agglomération. Elle fuit de **Caussade à Cahors** tous les villages, ou chefs-lieux de cantons, asphyxiant ainsi toute l'économie locale. Cette aberration amena l'édification de **la gare de Borredon** en pleine campagne, réalisant ainsi, la boutade ***Alphonse Allais*** non pas de construire des villes mais des gares à la campagne. Elle est la seule, à ne pas porter le nom d'une ville ou d'un village. Elle ***l'emprunte à un château*** **voisin** à l'allure de forteresse: ***le château de Borredon***. Situé en bordure d'une route poussiéreuse à l'époque, dans la vallée du ***Candé***, il a certainement surveillé, depuis ***le Moyen Age*** tous les passages, des plaines du ***Bas pays au Causse quercinol*****.** Hier, la gare, à son tour, contrôlait encore le passage des trains.

Le silence qui enveloppe les bâtiments des voyageurs et de marchandises, n'est troué, sous la chaleur brûlante des étés, ou sous les rideaux de pluie l'enveloppant, que par la voix d'une bergère appelant son chien. Mais, que dire, lorsqu'en hiver arrive de lourds paniers de truffes du **Périgord** ou de **Vaucluse**, pour les conserveries de **Puylaroque**. Seule, la truffe a ce parfum fin et délicat qui excite nos papilles olfactives pour stimuler les gustatives et nous faire saliver, par avance. Alors, à ces moments là, la quantité de truffes est telle que leur odeur monte à la tête. Ses effluves envahissent tout le bâtiment même le logement de fonction. Pas un gourmet, pas un, n'a rêvé, aussi amateur soit-il, de dormir parmi les senteurs du précieux ***" Mélanosporum ".***

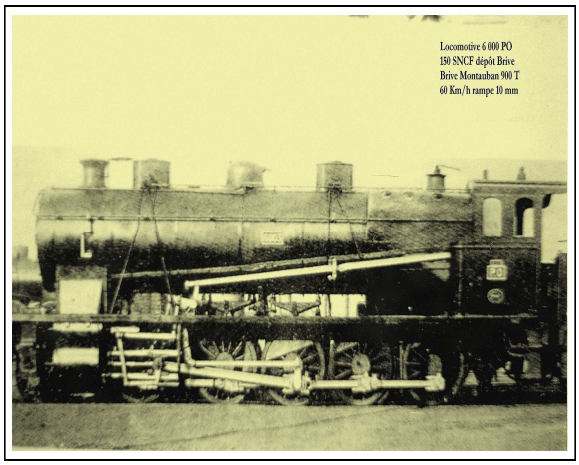
De nos jours, *la gare de* ***Borredon*** retrouve, une autre célébrité, avec le plaisir d'écouter de la musique de jazz. Le regretté ***Guy Laffite***, accompagné de l'albigeois ***Boussaguet***, y ont joué. La salle d'attente est un cabaret, fort connu, même des **Toulousains.** Pour mieux convaincre, le cabaretier qui joue au chef de gare, a installé sur des rails un wagon dans la cour d'arrivée mais aussi pour éviter les accidents de la route au retour d'un concert, Il est un homme bienveillant mais aussi prévenant.

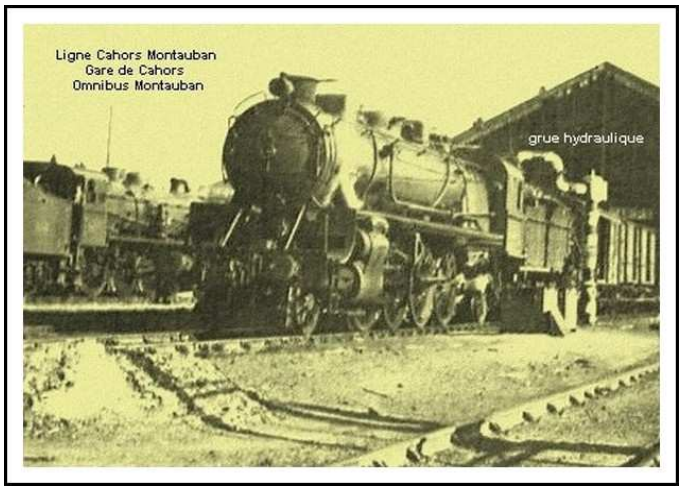
Cette gare, si belle dans sa parure parfumée a connu aussi des heures sombres avec l'arrivée de ***l'Armée des Républicains Espagnols en 1939*****,** jusqu'au **Déraillement du Vichy Toulouse en 1943.** Au jour resplendissant sous un soleil parfumé succède la nuit. Aujourd'hui, tous les samedis soirs en été, sous un ciel étoilé que surveille ***le croissant lumineux de la lune,*** c'est **la fête de la musique** .



Locomotive Forquenot dépôt de Cahors

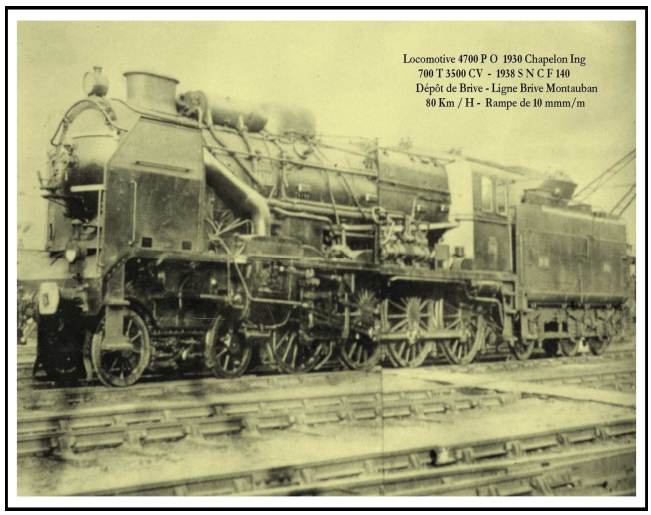
Locomotive 1500 P O Lignes Cahors Montauban, Capdenac et Libos





Locomotive 6000 P O Dépôt de Brive

Locomotive 4300 Dépôt de Brie

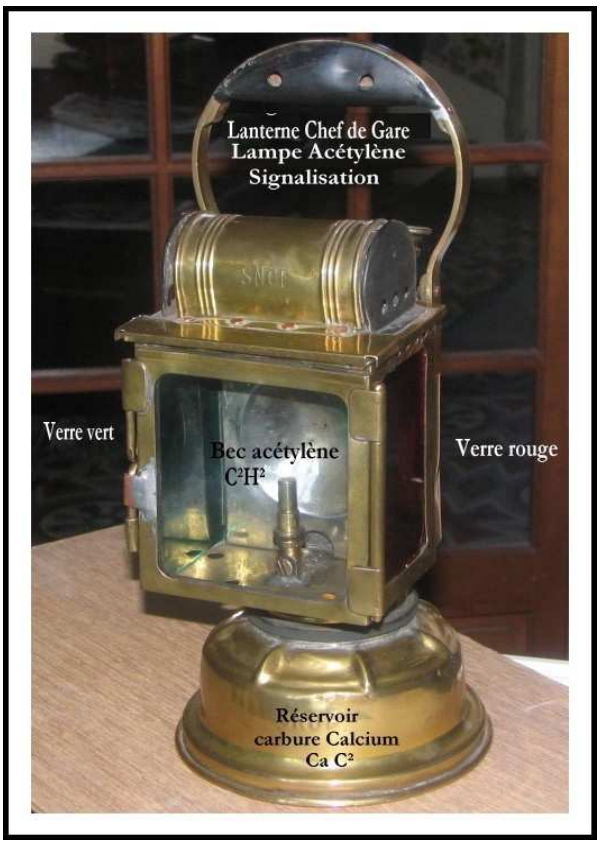


Locomotive 4500 Dépôt de Brive

Locomotive 4700 Dépôt de Brive

Ce sont les types de locomotives qui ont tiré des trains jusqu'en 1943 laissant les voies aux tracteurs électriques

La gare de Borredon



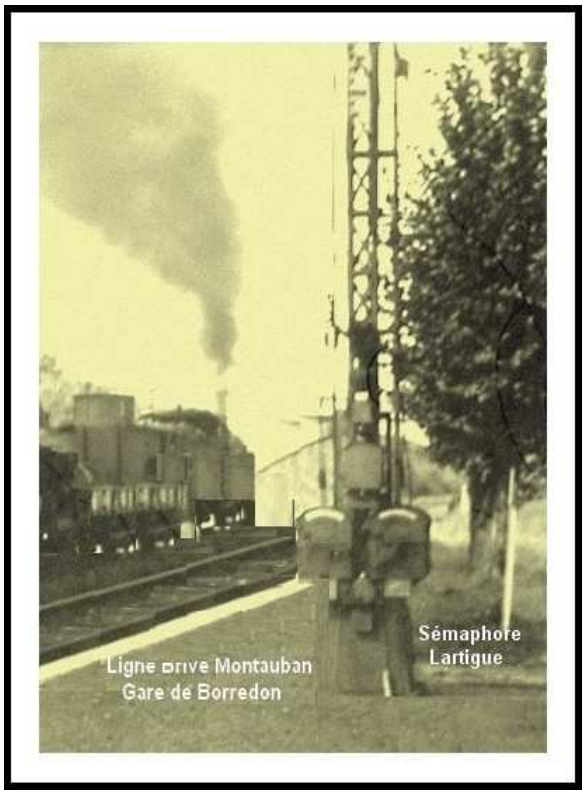
Les attributs du Chef de gare : La lampe à carbure & le sifflet.

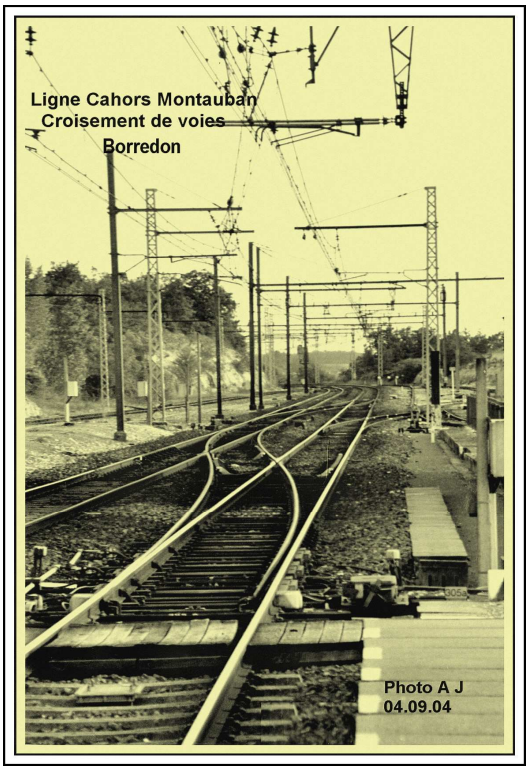
La gare de **Borredon** a plusieurs fonctions :

1° - la circulation des trains en assurant un cantonnement kilométrique entre les gares d'amont

Montpezat ***(10 Km)*** et d'aval **Caussade** ***(5 Km).***

Train de marchandises nombreux foudres de vin tiré par une locomotive 4 500 P O
Attente de voie paire libre. Sémaphore '' Lartigue ''





Sémaphore '' Lartigue '' Voie transverse

Photos A J

L'express pour **Paris** passe vers **22 h** à **Borredon**. **Montpezat** à **10 Km** est atteint **10 minutes** plus tard. La ***signalisation est alors mise hors circuit*** jusqu'au ***lendemain matin*** avant le passage de l'express venant de **Paris** vers **7 H** du matin. Un train de marchandises chargé d'ouvrir la ligne, survivance d'une précaution de

La gare de Borredon

sécurité des tous débuts de la marche des trains précède le passage de l'express. Pendant cette interruption aucun service n'est donc pas assuré.

L'annonce de l'arrivée d'un train se fait par la brusque levée d'un aileron situé sur le milieu du mat du sémaphore ***'' Lartigue ''*** accompagné d'une sonnerie d'un timbre caractéristique. Au passage du train l'employé de service un drapeau roulé à la main assiste au passage du train. Après son passage la manœuvre d'un *signal dit Jaune* qui pousse 2 pétards à queue pour se positionner sur le rail en face du sémaphore. Ce signal est fait d'un losange vertical placé à environ 1 000 m de la gare. La commande des signaux Carré ou Losange est faite par une suite de fil d'acier doux qui court le long de la voie pour faire tourner le mat du signal. La grande aile rouge signal d'arrêt absolu, est montée à l'horizontale grâce à une manivelle sur une des boites de sémaphore. Cette mesure permet à la manivelle sur la boite du côté opposé d'être ramenée à sa position initiale. L'aileron s'abaisse en même temps. L'aile rouge tombe à la gare précédente. Le cantonnement précédent est libre; le suivant ne l'est pas : aucun train ne peut s'y engager. Il ne reste que ramener le signal jaune au vert.

Un téléphone permet de communiquer à un opérateur du **Régulateur des trains** à **Brive** puis à **Toulouse** pour annoncer le nom de la gare, l'heure de passage ou les arrêts des trains. Sur un graphique il suit de gare en gare la marche de tous les trains sur la section **Brive Toulouse.** Pour permettre une fluidité du trafic il commande l'arrêt d'un train, son stationnement sur une voie de garage comme à **Caussade** ou bien sur la voie opposée comme à **Borredon.** Pour garer sur la voie impaire les trains susceptibles de gêner la marche soit d'un train d'un train prioritaire (voyageurs ou militaire). Cela se produisait de temps en temps à la gare de **Borredon** pour des trains circulant sur la voie paire. A **Caussade** avec un personnel plus nombreux Il eut été plus facile de le placer sur une voie de garage. De **1939 à 1947** le chef de gare de **Borredon** est seul, ses employés sont mobilisés. A cinquante ans il lui faut courir aux aiguillages quel que doit le temps, pluies glaciales d'hiver ou chaleur torride sur un ballast surchauffé l'été. Borredon payait le manque de suivi du **Régulateur.**

Durant la guerre **1942 - 1945**, un auxiliaire assure un ***service de surveillance*** **du matériel roulant**. Pour lutter contre les ***sabotages*** sa présence est obligatoire sur le quai au moment du passage des trains. Il a, à sa disposition une ***alerte pétaradante*** actionnée par un bouton poussoir électrique, mais ***totalement inefficace***. Jamais un train avec ***une boite d'essieu fumant*** n'est arrêté par ce dispositif. Pour de multiples raisons évidentes , le signal n'était presque jamais actionné et par suite peu de trains ont été arrêtés. Quelle vue ubuesque !

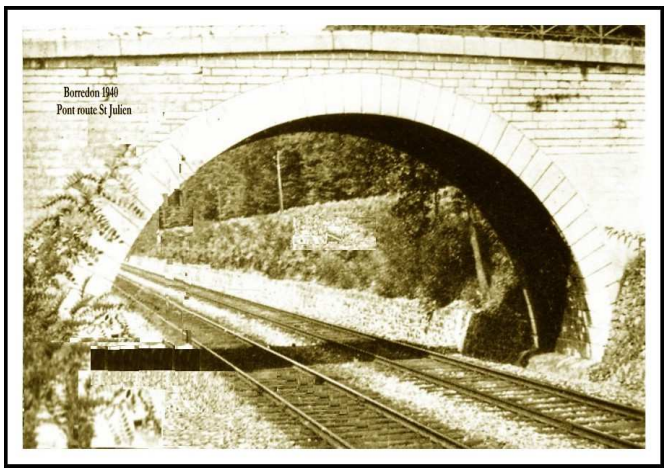
2° - Les manœuvres :

La manœuvre du côté impair est différente sur le côté pair. Pour toutes les deux dès que la locomotive montre son nez, l'employé de service ferme le carré rouge. Un damier blanc et rouge placé à environ 1500 m de la gare est un signal d'arrêt absolu qui assure une couverture supplémentaire à un train. La serrure qui bloque le signal à la fermeture permet de libérer un clé en bronze pour obtenir au tableau spécial dans le bureau une clé, elle aussi en bronze, pour manœuvrer l'aiguille. Le conducteur du train coupe le train en dévissant la manille de l'étrier de l'attelage et désaccouplant le boyau du freinage avec le bruit de fuite d'air. Ce reste de train va en face du **P N 349** suffisamment avancé pour dégager l'aiguille. Muni de cette clé l'employé chargé de la manœuvre court à côté du train. La clé voulue est introduite dans la serrure de l'aiguille. Il manœuvre le levier avec son contrepoids qui permet d'ouvrir la voie de garage impaire Cette portion de train est située dans une déclivité de 10 mm par mètre. Pour refouler, le mécanicien doit en tenir compte. Sur la commande de l'employé par un mouvement horizontal du drapeau le train recule pour laisser le wagon à l'endroit voulu. Parfois le wagon qui doit rester est dételé et est lancé. Le mécanicien du train est averti. Il recule avec beaucoup de rapidité pour donner une vitesse suffisante pour le faire rouler seul puis s'arrête. Mais attention cette manœuvre de refoulement doit être bien mesurée pour ne pas l'envoyer heurter le butoir ou dans les toilettes derrière. La gare ne dispose pas d'une cale de freinage pour rendre cette manœuvre moins hasardeuse. Le train alors après une ultime manœuvre de l'aiguille recule pour revenir s'attacher au reste resté en gare.

Borredon le pont de la **Route de St Julien** en 1935. Il a été démoli et surélevé de 0,50 m en 1943 pour l'électrification. Pour le côté pair, après le palier de la gare, la voie reprend sa pente de 10 mm par mètre. Il est procédé de la même façon pour obtenir la clé de l'aiguillage. Le train est coupé à l'endroit désigné par le chef de train. Dans cette gare le palier se poursuit sous le pont routier par une courbe telle que l'employé chargé de cette manœuvre ne voit plus le mécanicien pour lui indiquer qu'il peut reculer. Il faut se mettre sur la voie impaire ce qui peut se montrer dangereux par une arrivée intempestive d'un train. Il fallait compter bien 10 minutes pour prendre ou pour laisser un wagon. Mais un mécanicien de **Montauban, Waemens** lançait sa **4 500 américaine** à toute vapeur, s'arrêtait pile après l'aiguille, refoulait et tirait son wagon à avec beaucoup de brio. Il se flattait de savoir gagner du temps et se trouvait fier d'avoir gagné deux minutes sur le temps habituel de manœuvre. Cet homme blond dont les parents venus du nord ou de l'est après la **guerre de 1870**, éprouvait une joie quasi enfantine devant une difficulté vaincue.

La gare de Borredon

Gare de **Borredon**. Passage à niveau (**PN 349**).



Avant & après l'**électrification** de le ligne **Brive Montauban** ***1 novembre 1943***.

Pont supérieur ***route de St Julien***. Gare de **Borredon**

Un garage intempestif

Pour permettre le passage d'un train prioritaire les services du mouvement ont eu une idée de génie : Garer un train circulant sur une voie paire mais dont la marche va ralentir la circulation d'un train prioritaire sur la voie impaire en bloquant toute circulation sur celle - ci. Cette façon d'opérer a germé avant guerre quand on a transféré l'ancienne voie transverse située devant la gare de marchandises dans une courbe par une autre située sur le palier et en ligne droite, plaçant les aiguilles de manœuvre de part et d'autre des bâtiments voyageurs.

La gare de **Borredon** est implantée sur un palier au tiers montant d'une voie avec une rampe de 10 mm rompant une gigantesque sinuosité. Le train gênant est avisé d'abord d'un ralentissement par la fermeture du signal en losange jaune et d'un arrêt par l'implantation d'un drapeau rouge sur sa voie. L'aiguille de la voie impaire de la voie transverse a été ouverte avant l'arrêt du train. A son arrivée le mécanicien est informé de ce garage improvisé. Il est prié d'avancer son train de telle sorte qu'il dégage la pointe de l'aiguille de la voie transverse du côté pair. Alors l'agent de la manœuvre va se placer à la fin du palier au début de la rampe sous le pont de la route de **St Julien** pour être vu du mécanicien mais en même temps voir la queue du train dégager la pointe de l'aiguille. Il faut, alors revenir en marchant le plus vite possible sur les traverses de la voie impaire pour manœuvrer l'aiguille. Il n'y a pas de sentier de ce côté impair occupé par les fils de transmission des signaux. Mais il ne voit plus le mécanicien pour le prier de reculer il doit donc remonter et reprendre sa position initiale sous le pont pour faire reculer le train lentement. Bien en place la locomotive enfume la gare à discrétion. Les aiguilles sont de nouveau en situation de circulation normale. L'attente obligatoire est mal perçue par les agents de conduite allongeant leur temps de service non payé sous le **régime de Vichy** puis sous **l'autorité allemande.**

Cette manœuvre s'effectue quel que soit le temps l'été sous un soleil de plomb, courant sur une voie au ballast surchauffé soulevant des volutes quasi invisibles de chaleur créosotées, Mais aussi par temps de pluie ou de neige rendant les traverse glissantes. On peut toujours se demander pourquoi choisir cette gare avec seulement un

La gare de Borredon

seul agent de service alors que **Caussade** a des voies en palier et dispose d'un personnel de service. Il n'y a pas d'explication plausible, ce sont les mystères ou les incuries de responsables jamais confrontés à résoudre des difficultés mais ne voyant que la situation de la gare au milieu du trajet **Montauban à Cahors** .

3° - service Commercial voyageurs :

Les billets des voyageurs sont **deux sortes :**

- Des **tickets en carton** provenant d'une armoire distributeur manuel, pour des destinations fréquemment demandées, comme **Caussade ou Montauban.**

- des **billets papiers** comme ceux d'un carnet de chèques écrits à la main indiquant la gare de départ avec le tampon propre au nom de la gare et le nom de la gare d'arrivée y compris les gares de transit indiquant le trajet. Le prix dans la classe désirée (1° , 2° ou 3°). au Km, selon les données d'un barème est noté. Un double au papier carbone est conservé.

L'affluence n'est pas pour la gare de **Borredon** sinon le samedi pour **Montauban** et surtout le **Lundi** pour **Caussade.** Un jour est très particulier le **19 mars,** grande foire de **Montauban.** Une nuée de voyageurs arrive de très bonne heure. Ils emplissent entièrement la salle d'attente d'un brouhaha assourdi. L'accès au quai est contrôlé, mais des jeunes qui se croient plus malin, enjambent les barrières pour ne pas payer de billet. Ils ignoreraient qu'ils ne pourront pas sortir de la gare de **Montauban** facilement, là pas de barrière à sauter. Chaque arrivée de train voit un très grand nombre de resquilleurs épinglés et obligés de payer un billet depuis le départ du train, là **Cahors,** et une pénalité. Le soir au retour ils seront obligés de présenter un billet pour accéder au quai de gare de **Montauban.**

4° - Le courrier postal de Puylaroque

Le transport du courrier à l'arrivée et le retour de **La Poste** de **Puylaroque** à la gare de **Borredon** est assuré par une voiture automobile. Cette **201 Peugeot** décapotable, d'occasion, montrait qu'elle avait subi un usage intensif**.** La toile de bâche avait perdue son étanchéité**.** Des coutures décousues laissaient perler des gouttes sur la casquette du conducteur. Les éventuels voyageurs devaient s'enrouler dans leur imperméable.

Le père **M. Miquel** avait la concession du transport du courrier, son fils le suppléait très souvent**.** Ces personnages hors du commun ont une allure qui mérite d'être contée**.** Le père et le fils ne faisaient leur toilette que pour la fête de **Puylaroque.** Ils ne se rasait que tous les mois et encore. L'odeur de renard les suivait comme leur ombre. Leur barbe noire leur donnait un air peut engageant avec une cigarette aux lèvres qui se fumait toute seule en soufflant périodiquement**.** Une certaine journée du mois **d'août 39,** le fils annonce, sans rire, à qui veut l'entendre qu'il va se marier. Une femme va venir habiter chez lui. Effectivement ne voit on pas descendre avec une robe criarde une voyageuse qu'il embrasse et conduit à sa voiture. Seule, avec sa mère toute la journée à lire des magasines achetés avec l'argent des cigarettes dont il avait abandonné la consommation, ne dura pas longtemps. Avec de telles robes on a vite compris où il l'avait prise, cette donzelle. Elle regrettait sans doute la vie d'une maison close car elle ne passa pas plus d'une semaine chez lui. Il n'avait que très peu de voyageurs à transporter. Ces derniers venaient le plus souvent avec un taxi ou un voisin. Il ne se gênait pas pour maugréer devant eux pour manquer sa déception Ils étaient, le père et le fils, des clients assidus du café situé sur la route montante bordée de frênes pour boire le sempiternel Pernod entre l'arrivée du train de **Cahors** et le départ de celui de **Montauban.**

5° - permet un service commercial marchandises :

- un service d'expéditions sous plusieurs formes en fonction de la marchandise à recevoir ou à expédier:
  - paquets accompagnant les voyageurs appelé service à bagages
  - paquets seuls à expédier désignés sous le nom de messageries
  - colis plus importants en poids ou en volumes : sacs d'ail ou de pommes de terre, fûts de vin de **110 ou 220 litres** et retour des fûts vides.
- un service d'expédition par wagons de quantité beaucoup plus importantes :
  - balles de foin ou de paille de **80 kg, toute l'année.**
  - à partir de septembre jusqu'à la mi - octobre expédition de ***chasselas*** aux **Halles de Paris**.
  - à la veille de grandes foires à **Montauban** ou ailleurs dans les régions d'élevage, expédition de veaux ou de bovins plus âgés parfois expédition de bêtes de réforme aux **Halles de Paris** pour la boucherie.

A - Réception et Expédition des truffes et des foies gras

Il faut noter que à partir de la **Toussaints** jusqu'à la **fête de Rois** la gare voit arriver de **Grillon** dans le **Vaucluse** ou de **Villefranche** dans le **Périgord** des corbeilles de truffes dont les effluves montent dans l'appartement. Il arrive en même temps des caisses de foie d'oies ou de canards qui viennent de **Hongrie** transitant par **Strasbourg** où la glace est renouvelée. Ces corbeilles de truffes sont prises et amenées à **Puylaroque** par la voiture du correspondant de la **Poste.** Les caisses de foies sont réceptionnées par le destinataire, un conservateur de **Puylaroque.** Un ouvrier l'accompagnait pour ouvrir les caisses avec un pied de biche. Il examinait les foies situés sur les bordures. Constatant ou prétextant une défectuosité dans la qualité pour une conserve, il en refusait la réception Ces foies impropres à son commerce, L'employé de service était obligé d'ouvrir une fiche de contentieux pour le dédommager.

Le soir, avec le du courrier postal apportait venant de **Puylaroque** une kyrielle de petites corbeilles faites de lamelles de châtaigniers tissées, La paisible gare se réveillait de sa torpeur hivernale dans un étourdissant va et vient pour déposer ces colis sur le comptoir à bagages de la salle d'attente. Ce brave bonhomme sortait de ces poches plus ou moins froissées une liasse de feuilles d'expédition dites postales. En effet, l'expéditeur allait à la **Poste de Puylaroque** acheter des bulletins d'expéditions de différentes couleurs selon le poids du colis à envoyer. Le préposé à l'expédition n'avait qu'à vérifier si le colis et sa feuille de route correspondait. Alors il apposait le

tampon dateur sur la feuille d'expédition et les rangeait sur une brouette qu'il laissait sur le quai visible du bureau pour surveiller cette petite richesse.

Une autre expédition individualisée était l'expédition des fûts de vin qui s'échelonnait tout au long de l'année sauf en été pendant les travaux agricoles. Les paysans des environs plus ou moins lointain étaient à la fois des céréaliers, des éleveurs et des vignerons. Durant toute la période hivernale, les jours de beaux temps ils venaient à la gare expédier des fûts de vin à des clients dans toute la France. A chaque arrivée ils demandaient l'usage d'un poulain pour les descendre par terre où ils les faisaient rouler. Ils récupéraient les fûts vides à l'ombre de tilleuls dans un parc fermé par une chaîne et un cadenas. Le formalités d'expédition remplies, il revenait au bureau pour offrir une bouteille de son vin. Gentillesse pour le service assuré mais aussi habile publicité.

Le lendemain le train de marchandise de 10 heures assurait l'expédition. Le chargement dans un wagon se faisait presque toujours avec ce poulain, sorte d'échelle aux barreaux incurvés, en le faisant rouler. Souvent un agent du train aidait au chargement. Si ce jour là un certain **Vaysse** était de service, un bonhomme de 1,90 m pesant 100 kg le chargement était vite fait. Il priait l'agent de la gare de ne pas amener cette bestiole (il dénommait ainsi le poulain). Il s'accroupissait prenait le fût par les bords, le faisait rouler légèrement sur son dos, se soulevait et le portait sur ses épaules pour le déposer sur le bord de la porte du wagon. Lorsqu'il y en avait beaucoup on utilisait cependant le poulain. Jeune, disait - il, il avait fait des **Poids et Haltères.** Les charges importantes prétendait -il le maintenait en forme lui qui avait travaillé comme forts aux **halles de Paris** pour soulever et transporter des quartiers de bœuf.

B - un service commercial :

A côté des céréales, les paysans des environs produisaient de l'ail blanc qui était collecté par des producteurs - expéditeurs qui avaient une camionnette. Des sacs remplis de poupées d'ail étaient expédiés dans les grandes villes **du sud de la France.** En attendant l'embarquement dans un wagon d'un train de marchandise, ils stationnaient sur des brouettes. L'un des ces expéditeurs, peu scrupuleux, ne se gênait pas pour profiter après la prise en charge de ses sacs d'ail par l'employé de la gare pour relever les adresses de son concurrent.

C - un service commercial par wagons :

1°- les balles de foin :

L'expéditeur venait quelques jours avant demander la mise à sa disposition un wagon ou de plusieurs pour effectuer un chargement un certain jour de la semaine à venir. Sa demande était enregistré. La veille du dit jour, le train de marchandise venant de **Cahors** laissait un wagon sur la voie de garage la plus près de la gare de marchandise devant le butoir des W C.

Le camion d'un expéditeur un **Renault** avec son petit capot, battait tous les records de pénibilité. Le jour voulu chargé de balles de foin parallélépipédiques pesant 80 kg environ il montait la côte un mince jet de vapeur sortait du bouchon du radiateur. Sur le palier de la cour de la gare, il paraissait retrouver un ronronnement plus aisé. Pour se placer devant la porte du wagon, il reculait avec une grande précaution. Le patron et son ouvrier ne partait jamais à midi sans aller au café de la gare boire leur '' ***Pernod***. '' Il n'oubliait pas de clore leur journée devant un autre ***Pernod.*** Le café ne faisait pas fortune mais il avait ses assidus entre le convoyeur du courrier et un expéditeur de foin. Celui d'un autre expéditeur grimpait plus allègrement.

Les balles de foin ou de paille était de deux sortes. Les unes pressées à la main dans une presse verticale en bois mue par des leviers pour tasser le foin ou la paille, pesaient 80 kg environ D'autres plus petites de 40 kg environ, sortaient d'une presse mécanique mue par la prise de force d'un tracteur.

2° - Le chasselas :

A partir du **15 août**, jeudi et dimanche compris, la gare de **Borredon** expédiait un wagon de raisin, chasselas par jour. Vers 15 h un train de marchandise laissait un wagon vide. Le wagon garé sur une voie perpendiculaire aux voies de garages était positionné en travers contre un quai en pente pour permettre le chargement d'un engin roulant.

Dès midi, un expéditionnaire représentant un courtier parisien assurait la réception des plateaux de chasselas qui arrivaient transportés par des camionnette des viticulteurs livrant leur production ou celle de leur voisins. L'un d'entre eux ***Léon Fourniel*** avait entrepris d'effectuer la collecte. Il transportait le raisin avec une voiture à 4 roues tiré par un cheval avant d'avoir sa camionnette. Il avait même construit une petite baraque pour loger à l'abri des intempéries dès réception, les plateaux vides en retour.

La gare de Borredon

Wagon pour l'expédition du foin bottelé

Les plateaux de chasselas

Le balai des camionnettes commençait en début d'après midi pour se terminer vers 18 h. les transporteurs traversaient la cour de la gare de marchandise pour se placer au plus près de la porte du wagon où ils étaient attendus par le préposé à l'embarquement Chaque plateau présentait sur le dessus un papier translucide bordé par un autre blanc festonné et perforé imitant une dentelle pour faire une collerette aux plus belles grappes. Les cageots étaient empilés l'un sur l'autre et maintenus par un liteau de sapin pour éviter un déplacement qui endommagerait ce raisin en cours de route pour les **Halles de Paris.** Chaque soir les formalités d'expédition accomplies, le chargement était vérifié par l'employé des chemins de fer chargé du commercial. Il fallait s'assurer que durant le transport aucun cageot de bougerait mais aussi que le poids déclaré correspondait à la réalité du chargement.

Le wagon était sur le côté impair des voies, il fallait le passer sur le côté pair. Cette manœuvre était des plus délicates car il fallait croiser à la perpendiculaire sur le dévers de la courbe commençante, les voies principales Pour effectuer cette opération il fallait utiliser des clés spéciales libérées à la fermeture des signaux carrés des deux voies. La manœuvre était ardue car il fallait plusieurs personnes pour effectuer la traversée. Ccette voie transverse était en montagne russe.

C - Divers

Chaque année le propriétaire d'une ferme au dessus de la gare faisait venir de **Lexos** un wagon de chaux et de ciments, environ une centaine de sacs. Il les mettait à la disposition de voisins qui faisaient eux - même des réparations à leurs bâtiments pendant l'hiver. A peu près à la même période il tenait à la disposition de voisins des sacs de 100 kg de superphosphates qu'il faisait venir de l'est de **France.** Cet engrais des scories de dé déphosphoration de l'acier était surtout utilisé sur les emblavures. Dans sa remise attenante à la maison et à l'étable un panneau représentant une cigogne sur une patte au dessus de son nid, fiché sur le revers de la porte vantait les valeurs enrichissantes de l'emploi des engrais potassiques qu'il distribuait aussi. La potasse d'**Alsace** savait faire de la publicité.

La gare de **Borredon** reçoit les **Républicains espagnols** en **mars 1939.**

La gare de **Borredon** va connaître en *mars 1939*, une triste célébrité **:** l'arrivée des internés de **l'Armée Républicaine Espagnole** pour les diriger sur le camp de **Septfonds** encadrés par une **compagnie de Sénégalais** avec leurs chéchias,

1 - Borredon, une gare à la campagne.

Les impératifs économiques ou la nécessité imposée par le relief ont amené la **Compagnie** du **Paris - Orléans**, concessionnaire de la ligne de **Montauban à Cahors**, à construire une voie ferrée, inaugurée *en **1884***, qui fuit de **Caussade à Cahors**, toutes agglomérations, villages ou chefs-lieux de cantons, asphyxiant ainsi l'économie locale. Cette aberration amène la construction de la gare de **Borredon** en pleine campagne, réalisant ainsi, bien avant que **Alphonse Allais** ne lançât sa boutade, de construire des villes à la campagne.

2 - Le silence sous la pluie.

La pluie de ce mois de ***mars 1939*** accentue ce silence total qui n'est troublé que par le champ d'un coq ou l'aboiement d'un chien de la ferme voisine, ou par le passage d'un train qui dévale de **Montpezat sur Caussade** ou celui qui monte dans le bruit saccadé et assourdissant de l' échappement libre de la vapeur des locomotives américaines, ***type 4500*** **P.O.** Le silence enveloppe alors à nouveau le paysage troublé seulement par le gazouillement de l'eau, dans les descentes des chéneaux des gouttières.

3 - L'arrivée des troupes coloniales.

La gare de Borredon

Soudain, un brouhaha monte de la cour de la gare. Elle est pleine de soldats dont les capotes fument sous la pluie. Sous les frênes de son pourtour, les faisceaux des fusils sont formés. Des groupes de tirailleurs dont les chéchias émergent sous la pluie, tels des hauts- de -forme kakis, bavardent avec force gestes à l'appui. Le **16° Régiment de troupes coloniales** est là. Ils viennent de **Cahors**, de **Montauban**, de **Castelsarrasin**, peu importe. La cour n'a jamais vu autant de monde, encore moins de soldats et des sénégalais, et autres noirs, sous ces frênes dénudés. L'effectif d'une compagnie est là, à attendre sous la pluie. Un tel déploiement de forces, inhabituel pour une si petite gare, laisse présager un évènement important, l'arrivée d'un convoi exceptionnel.

4 - Le cordon de sécurité.

Un coup de sifflet strident, un commandement bref, retentissent. Les soldats sont au garde-à-vous à écouter les explications d'un gradé. Par petits groupes, ils quittent la cour. Ils s'éloignent, les uns vers la gare de marchandises, d'autres s'engagent sur les quais de la gare. Ils s'égrènent de chaque côté des deux voies principales, à raison d'un, tous les dix mètres environ, le fusil sous le bras, pour établir un cordon de sécurité**.**

5 - L'arrivée du train.

Un roulement sourd qu'accompagne un panache de vapeur, annonce l'arrivée d'un train. Première surprise il n'y a que des wagons de voyageurs, mais d'un modèle près de la réforme. Après un ralentissement progressif, le train s'arrête dans un crissement métallique des sabots de freins sur les roues. Il est bondé d'hommes en kaki avec des calots, des casquettes plates, certains même avec des bonnets de laine ou des cagoules qui ne laissent voir que le bout du visage. Une couverture jetée sur la tête sert d'imperméable, en prenant la forme d'une capuche que l'on maintient serrée avec la main sur la gorge.

6 - Le débarquement des internés.

Les portières s'ouvrent des deux côtés, côté quai et à contre-voie. Ignorants du danger encouru, ils descendent à contre-voie. Un bon nombre urinent en se tournant vers le train .D'autres préfèrent profiter de la bienveillance des tirailleurs, pour aller dans le taillis de prunelliers et de cornouillers qui dominent la voie et le jardin près de la route et du pont.

Ils sont 4**00, 500, 600,** peut être plus, à avoir été entassés dans des wagons, certes avec une banquette pour s'asseoir, mais sans couloir, et par suite sans toilettes. Une telle intention paraît perfide. S'asseoir, c'est bien, mais satisfaire des besoins naturels, est une nécessité. Dans les wagons à bestiaux, le confort est inexistant, mais on peut toujours se débrouiller à tour de rôle. L'accueil est des plus sommaire, mais sévère, voire musclé. **L'Armée Républicaine Espagnole** vaincue par les *fascistes* débarque à la gare de **Borredon.**

7 - La profonde misère de tous.

Encadrés par la troupe, Il en arrive de partout, du portillon entre la gare et l'édicule de la lampisterie. De la gare des marchandises vient le plus grand nombre. Quiconque n'a vu l'arrivée de ces hommes ne peut comprendre la misère qu'ils véhiculent. Tous ont une couverture roulée en bandoulière attachée aux extrémités par une ficelle qui sert aussi de baudrier pour la porter. Leur tenue, fripée, froissée, râpée, parfois déchirée, porte les stigmates de la retraite depuis **Tortosa** dans la vallée de l' **Ebre**, tout près de **Tarragone** ou bien de **Barcelone**. Les plus nantis ont une gourde en aluminium et une gamelle, d'autres n'ont qu'une gamelle, enfin certains n'ont qu'une boite de conserve dont l'anse n'est qu'un fil de fer torsadé. Beaucoup ont tout perdu. Leur seule richesse, une boîte de conserve ramassée on ne sait où. Presque tous ont une barbe de plusieurs jours qui accentue le masque des souffrances endurées par la retraite, par la faim, par le froid, par la pluie, par la détention, par la déception, par la désillusion de l'accueil des gendarmes de ***Daladie*r** ou par la troupe du ***Général Ménard***. La **France républicaine** accueille des vaincus, mais des vaincus de la ***Phalange franquiste*** soutenue par les ***fascistes italiens*** ou par les ***nazis allemands.***

8 - Le rassemblement dans la cour.

La cour de la gare n'a jamais vu autant de personnes rassemblées sur un espace aussi restreint. Plus d'un millier sont là à attendre, sous la pluie qui ne cesse de tomber, froide et pénétrante. De la buée s'échappe de ces capotes ou de ces vestes mouillées et se mêle à la pluie. Un nuage de brouillard stagne au-dessus de tous, prisonniers ou soldats. Une odeur de sueur mouillée et mêlée monte de ces tenues salies et resalies depuis l'exode et l'internement.

9 - L'attente.

A tour de rôle, ils quittent leur bonnet de laine, l'essorent. Ils le tapent violemment sur leurs cuisses pour lui donner ses qualités de relatif confort. D'autres se cachent au milieu d'un groupe d'hommes pour enlever leur cagoule et aussi l'essorer loin des regards suspicieux des gardiens. Ce sont des femmes, ces femmes qui, sur tous les fronts, à **Tortosa** ou à **Terruel**, à **La Puerta del Sol**, ou ailleurs, ont fait le coup de feu contre les ***franquistes*** au milieu des hommes. L'**Espagne** de la **République** a vu des femmes se lever pour partir, qui avec son père, son frère, qui avec son mari, pour combattre et sauver la Liberté menacée. Quel courage et quelle abnégation, quelle volonté, quelle acceptation du don suprême, la vie. Quelle leçon ces femmes ont livrée au monde libre **!**

Pour tromper l'attente ou la faim qui les tenaille, certains, peu, à vrai dire, sorte de leur poche un croûton de pain qu'ils partagent précautionneusement pour ne pas en perdre une miette. D'autres, plus riches, versent quelques gouttes, sur leur pain ou sur celui d'un compagnon d'infortune, d'une huile, sans doute d'olives, qui peut rester encore au fond de leur gourde. C'est une friandise à côté des lentilles crues d' **Argelès**.

10 - L'état sanitaire.

Certains toussent. D'autres ont le nez qui coule. Même aguerris, les corps sont fatigués. Ils luttent mal contre les rhumes. On se mouche comme on peut, à la charretier, en soufflant pour dégager une narine tandis que l'

La gare de Borredon

autre est bouchée avec un doigt. D'un revers de main, servant de mouchoir, ils essuient le reste. Pas de mouchoir, pas de sac ou de ballot sur l' épaule, pas de linge de rechange, certains on tout perdu.

Rien, ils n'ont plus rien que la vie.

11 - Déception et amertume, incompréhension.

De grosses larmes roulent parfois sur la joue de l'un d'eux que l'on surprend au passage. Ces pleurs sont ceux de l'amertume, de la déception de la détention qu'ils ne comprennent pas, eux qui ont risqué leur vie pour **un idéal de Liberté**. Ce sont aussi des pleurs de l' incompréhension, des désillusions de la défaite de cette **République** qui voulait leur ***apprendre à lire*** pour ***devenir des hommes libres*** et ***conscients de leurs devoirs*** avant ***d'exiger des droits***. Ils étaient des **vaincus**, et les **vaincus du fascisme.**

Ils marchent depuis si longtemps, le ventre creux. Les rives de l' **Èbre** sont loin. Cependant, on peut lire dans leur regard, malgré la vaillance à **Tortosa** sur l'**Ebre** où ils arrêtent le fascisme pendant un été et un automne, la tristesse, l'angoisse du vaincu. Dans ce regard, on aurait pu lire aussi toute **l'amertume d'un peuple, vaillant, certes.**

12 - Le départ pour le camp de Judes.

Des coups de sifflet stridents s'élèvent du brouhaha général. Des ordres fusent d'un peu partout. Des balluchons sont remis sur l' épaule des plus nantis. Cette foule s'engage dans la descente sous les frênes de *"l'Avenue de la Gare*", encadrée de chaque côté par des soldats. Le bruit de foule s' estompe peu à peu. Le galop d'un cheval monté par un gradé commandant le détachement martèle le sol pierreux de la cour et ensuite de la route. Il longe la colonne et la remonte pour prendre la tête après s'être assuré du départ des derniers. Le silence se rétablit, déchiré par les deux coups de sifflet de la locomotive qui démarre ensuite lentement dans un bruit de tampons heurtés. Un roulement dans le bruit de l' échappement brusque de la vapeur sous pression dans les pistons qui s'étouffe dans la tranchée du pont supérieur de la route de **St Julien**. C'est fini. Les **Républicains espagnols**, solidement encadrés, partent pour un internement au camp de **Judes.**

13 - La déception l'arrivée.

A **Argelès** le sable de la plage leur sert de lit. A **Septfonds,** l'herbe rase d'un pré en bordure d'un ruisseau les attend. Leur calvaire n'est pas fini. Aucun baraquement n'est prêt pour les premiers arrivants. Ils sont plus de trois mille à attendre sous la pluie.

Tous ces hommes harassés par tant de marche à pied, par tant de séjour dans tous les camps d' accueil, d' **Argelès**, de **La Tour de Carol** ou d' autres, vivent dans l'espoir d'une halte leur permettant de reprendre leurs forces. Après avoir franchi le ruisseau du ***Candé*,** puis celui de la ***Lère***, ils sont là devant une double rangée de fil de fer barbelés, ménageant un chemin de ronde pour les patouilles de surveillance qu'ils connaissent si bien pour les avoir vues, subies. Rien n'est changé. Mais dans ce pré, sans une baraque, la pluie continuellement tombe en ce mois de mars.

Rien n'est en place.

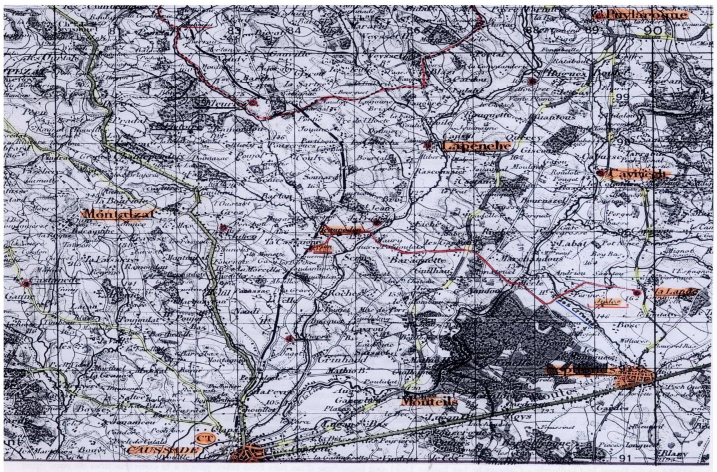
Huit jours plus tard, ils sont toujours là, sous la pluie, Les couvertures tendues en pente, entre des piquets faits de branchages émondés, leur servant d'abris, devant un feu de bois dont la fumée monte droite parmi la pluie. Imaginons un pré, des hommes, assis en tailleur, sous une couverture tendue, enveloppés dans leur propre couverture, se serrant, tournant le dos à la pluie venant d'ouest, devant les flammes d'un feu brûlant un bois pas assez sec. Peu à peu, l'herbe disparaît et fait place à de la boue. Ils ne s'éloignent du groupe que pour rejoindre les feuillées creusées, pour assurer l'hygiène. Les gendarmes patrouillent sur le chemin de ronde et dans le camp. Sur tout le camp, regardant monter cette fumée bleue qui s'échappe, elle, ils sont là, plusieurs centaines de groupe à attendre désespérément.

14 - La discrétion de la gare de Borredon.

Les autorités civiles et militaires ont préféré la discrétion de la gare de **Borredon,** (*bosc redon*) perdue en pleine campagne. Elles n'ont pas voulu profiter d'une gare comme celle de **Caussade** avec ses deux voies de garage du côté pair, longées par la rivière La ***Lère*** qui offre beaucoup plus de facilités et de sûreté. Le plus important pour les décideurs de l'époque est de ne pas encourager les mouvements de sympathie qu'auraient pu entraîner la traversée de **Caussade**, même en suivant la voie du petit train de **Caylus *: Avenue du petit Versailles*** et route de **Septfonds**. L'essentiel, à l'époque, est de ne pas effaroucher les braves gens.

La gare de **Borredon** a vu les prémices de la guerre avant qu'elle ne voie le drame de ceux qui, **conduits** par les ***SS,*** partiront pour les camps de la mort en **Allemagne**.

La gare de Borredon



Carte État Major de Septfonds

Le trait rouge partant de la **gare de Borredon** au **Camp de Judes** à **La Lande** indique le chemin parcouru **à ed** par les **Républicains Espagnols Internés** après leur entrée en **France.**

. . . .

Le Camp de Judes à l'église de La Lande à Septfonds 82

La gare de Borredon

Le Mémorial du camp de Judes à La Lande à Septfonds 82

Le cimetière espagnol de Septfonds 82

L'arrivée des *" JOYEUX ".*

Ce *mois de Juillet* **1939** est orageux. Même ***à la gare de*** **Borredon** le temps une après midi d'été voit le calme habituel troublé. Au moins deux fois par semaine les nuages s'accumulent au Sud - ouest , derrière la butte de **Montalzat** qui domine les ondulations des collines argilo - calcaires qui s'appuient sur le ***Causse quercinois***. Ailleurs plus au Nord, ce sont d'autres nuages en volutes d'un blanc immaculé qui s'amoncellent, plus inquiétants,

Les matinées sont encore arrosées par les dernières pluies de la traîne orageuse. Petit à petit, le soleil se remet à briller. Sous l'ardeur des rayons, les champs, les prés se ressuient. Une brume commence par flotter au dessus de l'herbe ou des chaumes pour s'élever lentement, d'abord, et finalement disparaître totalement. Les paysans maugréent contre ce temps capricieux qui, à la longue risque de compromettre leurs récoltes.

L'après midi est des plus chaude, préparant par des températures très élevées, une nouvelle arrivée orageuse. Le soleil darde tellement que la température de la voie doit, *sur le rail*, voisiner avec ***les 50 degrés***. Il n'est pas rare de constater que, au dessus de la voie, le ballast de granit de **Bagnac**, renvoie la chaleur à la façon d'un miroir. On voit s'élever, alors, de successifs *rideaux ondulant d'air chaud irisés* par *les* vapeurs légèrement bleutées parfumées par de la créosote des traverses. Sur le quai, cette odeur se mêle à celle des fleurs de tilleul arrivant à maturité.

Sur une branche d'un frêne de la cour qui paraît s'allonger indéfiniment pour saluer l'arrivée ou le départ des voyageurs, *un couple de chardonnerets a bâti son nid* à l'extrémité fourchue. Leur *gazouillis incessant* dans leur *va* et vient continuel d'ailes multicolores où le rouge domine, meuble le silence sous cette chaleur accablante.

En fin d'après midi, l'arrivée d'un train de militaires est annoncée. Des dispositions spéciales sont prévues pour recevoir ces condamnés de droit commun que l'on a sorti des prisons, surtout de celle de **Toulouse**, pour en faire des soldats des corps francs. La promesse de recouvrer la liberté à la fin de la guerre et d'obtenir une remise de peine assortit leur envoi sur le front pour accomplir des besognes que l'on ne confie qu'à des corps spéciaux formés pour nettoyer les tranchées.

Dès la descente du train, par section, ils sont conduits dans la cour extérieure, à l'ombre des frênes. L'officier responsable est stupéfait de voir que ni les soldats prévus pour les garder, ni les camions pour les transporter au camp militaire de **Caylus**, ne sont là. Dans ces conditions, pour éviter tout mouvement d'humeur, il prend la décision de rompre les rangs et de les maintenir à l'ombre sous la garde des seuls sous-officiers et officiers chargés de les convoyer.

Assis dans l'herbe, sur une veste posée sur l'herbe, ils jouent bien sagement aux cartes, cantonnés dans un coin de la cour. Le besoin d'aller aux toilettes se fait, accompagné par un sous-officier en arme. Tous ceux qui les encadrent sont nerveux. On les sent et on les voit même en alerte, sur le qui vive. Ils ont manifestement peur d'un incident, à la suite d'une altercation.

Un groupe est assis en rond, l'un d'eux, appuyé au tronc du seul sorbier des oiseaux de la place, joue à l'harmonica les rengaines à la mode. Fatigués d'être assis, d'autres s'allongent sur l'herbe pour dormir. Un autre, à plat ventre, en écartant l'herbe de la main, observe la procession de laborieuses fourmis transportant sans relâche tout ce qui peut garnir un nid : brin de paille, graines. Tout à côté, un autre, sur le dos, en mâchonnant une herbe,

La gare de Borredon

rêve, sans doute, à une belle qui se dessine dans les circonvolutions des formes changeantes d'un nuage qui traverse le ciel. L'un d'eux plus attentif ou plus perspicace, suit et montre à son voisin le ballet coloré et gazouillant du couple de chardonnerets apportant la becquée en rêvant à une libération.

Le Capitaine responsable de ce contingent bien particulier veut alerter le Camp de **Caylus, par** téléphone, pour l'informer de sa situation. Malheureusement pour lui, les gares sont reliées entre elles par un téléphone de service communiquant avec la gare d'amont ou d'aval, ou bien avec le Régulateur de **Brive** mais pas avec le service téléphonique des **Postes**. Il n'est pas possible d'appeler le **Camp militaire**.

Un lieutenant converse avec son capitaine, dans la salle d'attente, tout en observant le comportement du groupe. L'autre lieutenant les rejoint :

- **Mon Capitaine**, les hommes demandent de l'eau pour boire.
- La gare n'est reliée à aucun réseau de distribution d'eau, répond le capitaine et il ajoute:
- Faites les patienter.
- Difficile, ça et là certains demandent s'il n'y a pas un bistrot.
- Pas plus de bistrot que de robinet d'eau pour boire, faites le sourd,
- Bien, **mon Capitaine**.

Il s'éloigne du groupe, puis revient sur ses pas pour leur dire :

- Sachez bien, que toute ces questions qu'ils vous posent, n'ont pas d'autre objet que de tester le degré de cohésion de notre encadrement. Soyez ferme et attentif. Ils sont tous, même ceux qui paraissent calmes, à attendre un manquement pour faire la belle. Un saut dans le taillis en contre bas et la fuite derrière le petit bois permet une désertion facile. Ce qui les retient, c'est certainement la difficulté à trouver une cache sûre rapidement. Nous ne sommes plus à **Toulouse**.

Il retourne dans le bureau du ***Chef de gare*** pour demander si l'on ne pourrait pas envoyer un télégramme car il craint une manifestation d'humeur qui provoquerait une petite mutinerie qu'il serait dans l'incapacité de maîtriser, par manque d'encadrement. Ils ne supportent pas la présence des ***Sénégalais*** pour les surveiller. En ce moment, ils sont tranquilles, mais pour combien de temps.

La gare de **Borredon** en 1935

Il se lance alors dans une confidence qui marque son amertume :

- Tous les officiers qui m'aident sont des enseignants ou des séminaristes. Les officiers d'active pourraient à loisir montrer leur savoir faire et leur compétence à commander ces hommes. Avec " l***es Joyeux*** ",on pourrait apprécier. Ce ne sont que des officiers de salon. Ils excellent à l'***Etat Major***. En **14**, j'ai commandé des attaques. Je suis monté le premier sur la tranchée et au sifflet les hommes sortaient pour tomber à mes pieds. J'en ai entendu pleurer, crier, appeler :" ***Maman*** ", avant de mourir, la face dans la boue.

Après un silence :

- Envoyer des vieux de 14-18 pour encadrer des " Joyeux " et des enseignants ou séminaristes, je le ressens comme une vengeance et un mépris pour le milieu enseignants laïc ou religieux de la part de l'Armée.

D'un revers de main, il essuie des larmes coulant sur la joue en suivant les rides de son visage prématurément vieilli. Il sort son mouchoir à carreaux pour essuyer son visage et pour libérer bruyamment son nez. Un long soupir exprimant son angoisse mais peut être aussi le soulagement d'avoir pu dire à un ancien combattant comme lui toute sa rancœur. Commander une compagnie de ***Corps franc*** constituée de ces hommes est une offense à la conscience d'un enseignant. Un ancien de **14 - 18** sait par avance, ce qu'on attend d'eux.

En sortant, il dit entre ses dents:

- **Défendre son pays est un devoir*. Etre un boucher, une insulte*. Je refuse.**

- Quand vont - ils arriver ces camions ? dit - il en traversant la salle d'attente.

En le voyant sortir, les deux lieutenants vont à sa rencontre.

- L'Armée est incapable d'organiser un transport de troupe correctement. A un moment donné il y a un hiatus. Il manque quelque chose pour que tout se déroule correctement. Je voudrais les y voir ces **Messieurs de l'Etat Major** avec ces lascars. Pour faire la **bringue avec les filles** comme je l'ai **vu en 14**, là, ils **sont à la hauteur**

La gare de Borredon

de la situation.

- Mon capitaine, montrons à ces hommes un visage serein. Ne montrons pas notre inquiétude, dit un de ses lieutenants, en venant vers lui.

- Bien sûr, vous avez, raison, **Lieutenant**.

- Les camions vont arriver d'un instant à l'autre. Vous savez bien à l'**Armée** tout ne marche pas comme sur des roulettes, sur un ton se voulant rassurant.

Depuis l'arrivée du train, une bonne heure s'est écoulée. Au fond de l'allée de la gare, un camion pointe son nez puis un deuxième. Le bruit des moteurs monte. Les plus attentifs se lèvent pour voir et enfile leur veste.

- Pourvu que ce soit les nôtres ! s'exclame, à mi voix le ***Capitaine***, en s'essuyant le front.

Un roulement de sifflet strident retentit .Un ordre bref de rassemblement dresse les derniers hommes qui ramassent leurs affaires. Ils se rangent en colonnes par quatre et attendent calmement. Les camions se mettent prêts à repartir. Des troupes sénégalaises en sortent, le fusil sous le bras, pour les encadrer.

Par petits groupes, ils grimpent sur les plateaux bâchés. Ils se répartissent sur les quatre bancs, le dernier vers l'extérieur est un **Sénégalais**. Le hayon est relevé. Les hommes sont comptés par camion. Les officiers surveillent l'embarquement de très près. Le signal de départ est donné par un coup de sifflet. Le **Capitaine** prend place dans le dernier camion pour surveiller la marche du convoi.

Un à un le convoi descend l'***Avenue*** de la gare avec leur cargaison de soldats sans armes dans des tenues militaires kakis bien trop chaudes pour ce mois d'été orageux. Les **Républicains Espagnols** *fatigués, harassés, affamés* ont ***regagné le camp de Septfonds*** à pied. Les " ***Joyeux*** " on les emporte vers ***le Camp de Caylus*** en *camion*, certes ils sont *des repris de Justice*.

Plus de soixante ans plus tard participant à une réunion préparatoire à un film sur la *mobilisation de* ***1939,*** j'ai fait la connaissance ***d'un Enseignant, Noël REY***, *officier de la guerre* ***14 - 18***, qui a rejoint ***le Camp de Caylus***, début septembre **1939**, pour les encadrer. Le cercle des officiers comprenait ***16 enseignants*** et ***15 curés***. ***Le dosage et la profession est à noter***.

Après la déclaration de la **Guerre en 1939**, on les a descendus en camion à ***St Antonin*** pour les faire partir en train jusqu'à **Marseille**, toujours encadrés par les ***Sénégalais***. Ils ont embarqué dans la cale d'un bateau pour un port ***du Sud Tunisien***, sans doute **Gabès**. De là, toujours en camion, on les a emmenés garder la frontière de la **Tripolitaine** récemment conquise par ***le Dictateur italien Mussolini***. Ils ont constitué un ***des bataillons d'Afrique*** surnommé ***" Bat - d'Af*** ". Là, la France était sur qu'il n'y aurait pas d'évasion pour oser se risquer à traverser le désert de **Cyrénaïque.**

La gare de Borredon. La mobilisation de 1939.

Ce ne sont que des souvenirs d'un jeune de 15 ans. Le souvenir est toujours lié à des erreurs, involontaires certes, et même parfois à un embellissement émotionnel, tant l'évènement relaté à une forte charge affective. En la circonstance, je souhaiterais m'en tenir aux faits bruts, sans effectuer de commentaires.

- 1° - Affectations spéciales.

L'Armée Française rappelle, par voie d'affiche, pour effectuer des périodes, des **réservistes classés en catégorie : A,B, C, D.... etc, suivant leur Spécialité Civile. Le Livret Militaire** comporte une page supplémentaire, apportée à l'intéressé par **la Gendarmerie**. Cette feuille, outre le nom, le prénom, l'adresse et le numéro de matricule du réserviste, indique le lieu d'affectation. Un **bon de transport** par chemin de fer est joint. En haut, gauche, une grosse lettre en caractère gras d'imprimerie mentionne l'affectation de l'intéressé.

Comme tous les lieux publics, la gare de **Borredon** avait **son placard** d'affichage, côté cour, à côté de la boîte à lettres de la **Poste**, pour être bien visible du public à l'entrée.

- 2° - Cheminots rappelés.

Les cheminots de certains services ont été **rappelés individuellement**. Mon père **Chef de gare**, à **Borredon**, se retrouve seul, sans ses deux adjoints. Il doit assurer un service de **5 h 30 à 22 h 30**. De **Cahors** à **Montauban**, elle est *la* ***seule gare*** à ne pas assurer un ***service de nuit***. Il **mange** quand *il* ***peut***. Il **dort**, le plus souvent ***mal***. Car, **Ancien Combattant** de la **guerre 14-18**, il vit très mal cette période. Lui, qui *connaît* et *parle* la langue de **Goethe**, a suivi à la radio les *discours tonitruants* de cet énergumène qui va *ensanglanter* l'***Europe***, **Hitler.**

- 3° - Le Poste de régulation.

La gare de **Borredon** comme toutes les gares de **Limoges à Montauban** sont reliées téléphoniquement à un **poste central de régulation** situé, en ***1939*** à **Brive**. Chaque gare donne pour chaque train : son nom, le numéro du train et l'heure de passage. Ces renseignements sont notés, *en abscisse*, pour le temps qui s'écoule; la liste des gares, *en ordonnée*. La jonction de tous les points de passage du train fournit **le graphique de sa marche**, sur la section considérée.

Ce téléphone est un moyen rapide de **communiquer** avec toutes **les gares de Limoges à Montauban**, sur une distance de **270 Km**, desservant au moins **40 gares.**

- 4° - Les appels du régulateur.

Une première sonnerie retentit **vers 14 h**. Cet appel général prévient toutes les gares qu'une dépêche importante et urgente va leur être communiquée. Les récepteurs non raccrochés permettent d'entendre les commentaires les plus divers où les mêmes expressions reviennent :

" C 'est la guerre ! . C 'est la mobilisation ! ".

Tout le monde sait, qu'aujourd'hui ***1er septembre***, à l'aube, ***les troupes allemandes*** sont entrées en **Pologne**. L'attente devient Insupportable. Mon père roule cigarette sur cigarette. De temps en temps, il en prend une, et *après*

l' avoir bien humectée de salive, il la fait rouler sur les lèvres, *de droite à gauche*. Manie de fumeur, certes, mais aussi manifestation d'un trac qui nous noue, à tous les deux, l'estomac**.**

Vers 15 h nouvelle sonnerie. Bien qu'averti, on sursaute. La voix de **Brive**, déclare **:**

- C'est **l'ordre de mobilisation** !. Après un silence **:**
- Je dicte le texte.

"La mobilisation générale des armées françaises de terre, de mer et de l'air est ordonnée sur toute l'étendue du territoire français."

Les instructions suivent **:**

- a - Ouvrir l'enveloppe cachetée portant la mention " **MOBILISATION** ".
- b - **Suivre** scrupuleusement les **indications** contenues dans l' enveloppe.
- Je relis le tout et chacun à l'appel du nom de sa gare me donne le numéro du livre des Dépêches. Compris?. Je commence. Cette litanie a quelque chose d'insolite certes, mais aussi un caractère quelque peu surréaliste.

- 5 - **Ouverture de l'enveloppe.**

L'enveloppe est sur le fond du dernier compartiment. dans le **coffre-fort** que toute gare possède. Elle est ouverte à l'aide d'un canif, souvenir de captivité, sorti du gilet. Le cachet de cire **au sceau de l'armée reste intact.**

- **6 - Son contenu :**

- a - **Une affiche blanche pliée**; déployée , on lit :

Deux drapeaux tricolores déployés, **aux hampes croisées** ornent le haut. La copie de l'ordre de mobilisation suit. Des **instructions indiquent aux mobilisés** la marche à suivre pour **rejoindre le corps** d'affectation prévu sur chaque livret militaire et dans **les plus brefs délais**, mais aussi les **sanctions** encourues. Tout homme arrivé hors délai ou ne justifiant pas son retard sera considéré comme **déserteur**.

- b - **Les horaires des trains** qui vont circuler. Deux omnibus sont prévus, l'un en début de nuit vers **22 h.,** l'autre en fin de nuit, **vers 4 h.** pour emmener les mobilisés et les voyageurs éventuels, entre ***Cahors et Montauban***. L'horaire des trains est prévu pour un passage toutes les 20mn. Ils sont à *la disposition de l'**Armée***.

- c- Le **Télégramme** à remettre en main propre à **M. le Maire de Lapenche.**

- 7 - Incohérence de l'Armée. Dilemme du Chef de gare.

La gare de **Borredon** n'est, pour **l'Armée,** qu'une gare parmi tant d'autres. Que le chef de gare soit seul, peu lui importe. Ce **cas n'a pas été prévu.**

- Je ne peux tout de même pas **abandonner mon poste**, la gare, pour porter **au Maire**, ce satané télégramme! puis, après un silence,
- Je veux bien assurer un service 24 h sur 24. Mais apporter un télégramme à **Lapenche**, ce n'est pas dans mes moyens. Je ne peux, sous aucun prétexte, quitter la gare, surtout pas maintenant.
- C'est pas vrai !Qu'elle incurie!

- 8 - La réquisition.

Mon père **relève les lunettes**, puis me regardant, droit dans les yeux:

- Tiens, prends le télégramme et **va le porter** à **M. Gibili**, le Maire de **Lapenche**. **Je te réquisitionne** . Signe là, la remise du pli à un porteur. N'oublie pas de lui faire **signer l'accusé de réception** avec le sceau de la Mairie.

- 9 - Le Maire de Lapenche.

Le village de **Lapenche** n'est qu'à environ 3 Km. Le **Maire**, **M. Gibili,** me reçoit dans sa forge. **Je lui tends le télégramme**. Bien que ses tempes commencent à grisonner, il lit sans lunettes. En l'ouvrant avec son couteau de poche, il me dit :

- C'est la guerre!
- Pour l'instant, ce n'est que la mobilisation!
- Oui, mais ce soir ou demain ce sera la guerre! . Après un silence, il poursuit:
- **Les allemands ne reculeront pas**. Ce matin, ils ont envahi **la Pologne**. Après un autre silence, il ajoute : Hier c'était l'**Autriche**, la **Tchécoslovaquie**. Ils veulent dominer **l'Europe centrale**, d'abord. Après, ce sera notre tour.
- Vous êtes bien pessimistes!
- Non! je les connais bien, j'ai passé deux ans, chez eux, derrière les barbelés, en 14-18.

" ***Deutschland uber alles ".***

C'est leur hymne, mais c'est aussi leur doctrine et leur orgueil. Je souhaite me tromper.

- Euh!, puis après un silence.
- Quel âge as - tu?
- 15 ans!
- Je ***souhaite*** *que tu ne partes pas* !

- 10 - Le tocsin au retour.

Sur le chemin du retour, je n'ai pas fait *500 m* quand j'entends sonner ***le tocsin.*** Des gens quittent leur champ ou leur vigne pour venir à ma rencontre. Je pousse le vélo à la main. Tous ont compris mon rôle de porteur du télégramme et me disent :

- ***Alors, c'est la guerre***.!.....Il va être **16 h**....Deux jours plus tard :

La France déclare la Guerre à l'Allemagne le 3 septembre, à 17 h.

La gare de Borredon

La gare de Borredon. Restitution des locomotives allemandes.
Le taquet récalcitrant.

Le ***30 septembre 1940***, la gare de **Borredon** est calme comme à l'habitude. Les réfugiés, fuyant l'avance allemande, sont remontés en trains quasiment complets. Une locomotive à vapeur, de l'ancien réseau du **Midi**, venant de **Castres** ou d'ailleurs est obligée de s'arrêter, une **140,** contrainte de se garer sur la voie 2 bis pour libérer le passage à un train prioritaire. Pour quelle raison ce mécanicien, on apprendra plus tard qu'il était chef-mécanicien, manifeste-t-il sa mauvaise humeur et n'accepte qu'à contrecœur de se garer ?

Pour quelle raison s'évertue-t-il à arrêter cette locomotive, la roue du bissel à quelques centimètres du taquet ? Le taquet est une pièce métallique comparable à un versoir de charrue, posé sur le rail, il bascule sur la voie horizontalement, pour permettre le passage des roues des wagons. Pour relever le taquet, il faut s'agenouiller sur les cailloux du ballast et glisser sa tête et ses bras, entre la roue du bissel et l'échelle qui accède à la plate-forme, devant la boite à fumée, au- dessous de la cheminée.

Une seule explication vient à l'esprit : il s'agit d'un vicieux ou d'un salaud, sans doute un pétainiste pressé de livrer sa machine aux Allemands. L'Armistice signé le ***22 juin 1940*** par **Pétain** à **Rethondes** prévoit entre autres clauses la livraison de toutes les locomotives allemandes données aux français par les traités de **Paris** et de **Versailles** en **1919**.

Taquet voie garage **Borredon**

Locomotive 130 allemande. Dépôt **Castres**

Le taquet après de multiples efforts, parce que rouillé, est mis en place sur le rail, la clé de la serrure est retirée. La voie paire est libérée. Le train prioritaire passé, la manœuvre inverse s'effectue. La difficulté d'accéder au taquet est la même. Pour le pousser, il faut à nouveau faire de gros efforts à bout de bras. La charnière rouillée ne permet que de le mettre en position semi-horizontale. Le rail paraît dégagé, l'essentiel est assuré.

Le signal de départ est donné. Le mécanicien lâche du sable, pour augmenter l'adhérence et pousse généreusement la commande de la vapeur. Il est vraiment pressé de partir. En même temps que les rouent patinent, *le bissel tombe sur* les *traverses*. Il a dû toucher un peu trop une partie du taquet rebelle à la position quasi abaissée.

Le mécanicien ordonne au chauffeur de tomber le feu. Le ***Régulateur*** est avisé de l'incident dans les moindres détails. L'équipe de la locomotive rassemble ses objets personnels logés dans l' armoire à l'arrière du tender. Sans échanger la moindre parole, ces hommes vont attendre sous l'abri voyageur du côté pair, l'arrivée du prochain omnibus, pour regagner leur dépôt de résidence respectif.

L' équipe du dépôt de **Cahors** viendra ***huit jours plus tard***, mettre le bissel en place. En voyant repartir cette **140**, cet ancien combattant de ***la guerre*** de **14-18** ne pourra s' empêcher de s' exclamer :

- " - Encore une ***que les bôches n'auront que huit jours plus tard*** ! "

puis après un silence :

" - Ce sont huit jours de gagnés ! "

Il n'y avait pas en France 40 millions de Pétainistes en 1940 !

La gare de Borredon. Déraillement du Vichy Toulouse : *11 novembre 1943*

Le vent de novembre souffle dans les arbres, le froid de l'hiver mors. Ce soir là, le ***10 novembre 1943***, le sémaphore protège du courant d'air provoqué par le passage d'un train au ras du quai. La gare de **Borredon,** depuis ***21 heures*** est mise hors circuit de la signalisation des trains. Le feu du sémaphore, à un mètre sur le quai, en face de la lampisterie, est au vert fixe toute la nuit. Toutes les lampes d'éclairage des trains de voyageurs sont bleuies par décision de la ***Protection Civile***.

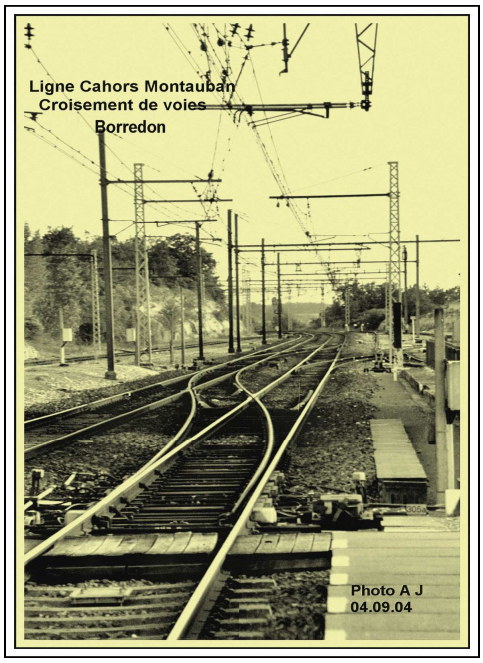
Ce dimanche là, le vent transporte le bruit du **1021**, le ***Vichy-Toulouse*** dévalant de **Montpezat** à ***80 Km / h***. La motrice électrique, une ***2 D 2*** de **Brive** passe suivie des wagons métalliques, dans la formation habituelle **:** *3 wagons de 3° classe, en* cadrent *une voiture de 1° classe*, et *deux voitures de 2 classe*.

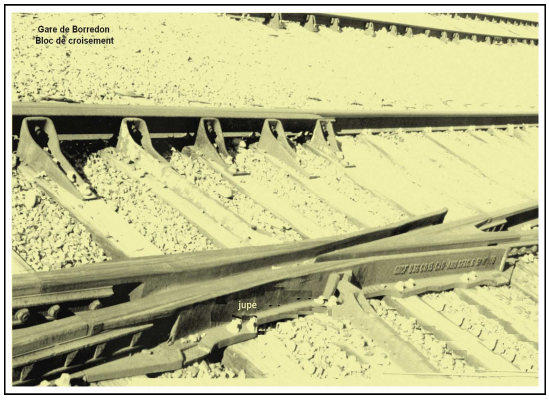
Tout à coup, au niveau du passage piétons pour gagner le quai opposé, fait de traverses réformées, un bruit choc sourd, suivi d'un sec retentit et des étincelles jaillissent dans tous les sens au niveau du croisement de la diagonale du passage des voies impaires à paires. Une volée de cailloux du ballast projetés dans tous les sens, accompagne ce bruit. Dans la pénombre, on distingue une partie de la queue du train à côté des voies de garage. Puis le silence complet s'établit dans la nuit noire. Le fourgon de queue est là, devant le bâtiment voyageur. Le **1021** *vient de* ***dérailler*** *en gare de* ***Borredon,*** **il est 22 h 12.** Le conducteur responsable de la queue du train part à pied

La gare de Borredon

pour effectuer les mesures de couverture de son train à environ **1 500 m.** Il doit poser les pétards de sécurité pour les fixer sur le rail par le ressort et pose sa lanterne sur une traverse le feu rouge tourné vers dans le sens contraire de la marche.

Le wagon de 1°est en travers des voies, déplaçant dans son mouvement la voie paire. *Son boggie* est *enterré* dans *l'entre-voie*, et son *ventre* sur les *rails* et dans *le ballast*. Il en est de même pour *l'autre boggie*, entre la voie impaire et les voies de garage. Dans son mouvement, il a entraîné les *deux wagons de 2° classe* qui l'encadrent. Ils sont maintenant*, non plus à la suite, mais côte à côte*. La tête du train est intacte. Bilan **:** trois voitures sont en travers, les bogies enterrés, les voies sont fortement endommagées. La voie paire bousculée sur sa gauche fait un ***S spectaculaire*** Les pylônes électriques et leurs caténaires sont à terre. Les dégâts matériels sont importants.





Borredon Croisement devant la gare sur le palier des voies

Le **Régulateur** de **Brive** est informé immédiatement**.** Il croît à une blague, la gare de **Borredon** est hors service. Mais devant le sérieux des explications téléphoniques la première dépêche est échangée**:**

- Il **22 h 15, le train 1021** vient de dérailler à **22 h 12.**

Le numéro de la dépêche du registre téléphonique est inscrit. le régulateur donne le sien pour certifier un bon échange**.** C'est toujours ainsi que l'on procède**.**

L'alerte est prise au sérieux, le train express qui monte à **Paris** doit rester en gare de **Caussade.** La gare de **Borredon** et le **Régulateur** conviennent alors qu'un échange de numéro des dépêches inscrites sur leur registres respectifs est remis plus tard**.** Il alerte la gare de **Caussade** pour retenir le train **1026**, **Toulouse - Paris***.*. Il s'enquiert s'il n'y a pas de blessé.

Le train est presque vide. La seule voyageuse et ses deux enfants sont transbordés, dans un autre wagon. Le quai n'existe plus à cet endroit. Les enfants sont descendus facilement. La maman une jeune femme de petit gabarit après bien des hésitations, consent à s'assoir sur l'épaule pour être déposée sur le sol sableux d'un sentier bordant le ballast Après avoir longé les trois voitures déraillée il faut maintenant les aider à remonter dans une voiture. La seule solution est de les faire asseoir sur une épaule pour les hisser sur le marchepied. La maman après quelques hésitations accepte à nouveau cette épaule providentielle pour être déposée sur le marche pied. Ces enfants réveillés en sursaut n'ont pas pleuré au cours de ce transbordement ils ont simplement demandé pourquoi.

Le train pour **Paris**, retenu un bon moment à la gare de **Caussade** reviendra **à Montauban**. Il continuera sa route en passant par **Agen** et **Périgueux.** La queue de celui qui a déraillé revient à **Cahors** grâce à une machine de secours venue du dépôt de **Cahors.** Le train de secours vient de **Brive**. Il arrivera vers trois heures du matin, avec sa grue pouvant ***soulever 100 tonnes***. La grue soulève le wagon de **40** ***tonnes*** et le pose sur un sommier de traverses sur des lorrys. Les boggies enterrés sont arrachés du sol et posé délicatement sur un wagon plat. Les voitures endommagées placées sur des lorrys. Au petit matin, les voitures de *2° classe* sont sur une voire de garage. Ils seront examinés par les services techniques pour connaître la cause du déraillement. Les voies sont remises en état mais la prudence impose un ralentissement à **30 km / h** *pour le palier de la* gare de **Borredon**. Un révision complète suivra dans les jours suivants pour assurer une circulation normale.

La gare de Borredon

Tracteur 2 D 2 tractant l'express Vichy Toulouse en novembre 1943

-:-:-:-:-