



La gare de HAUTEFORT

Autrefois composée de prairies, entre les bourgs de Saint Agnan et d'Hautefort, au pied de la colline, dans une grande plaine arrosée par les ruisseaux de la Lourde et de la Beuse, cette zone en « pleine campagne », va connaître avec l'arrivée du chemin de fer à la fin du XIX^{ème} siècle, une transformation essentielle pour le développement de la commune de Hautefort.

La fin du « chemin de fer » ne mettra pas un coup d'arrêt à ce développement industriel et résidentiel, de nouvelles activités vont voir le jour, elles se poursuivent encore en 2022.

Pierre Villot

Sources : - archives de Hautefort, Notre Patrimoine : fonds Jean Escot et Jean Lagrange.

- Journal La Terre du Périgord ; Sud-Ouest ; Le Populaire du Centre.
- « Carnet de notes d'une excursion de quinze jours en Périgord », Eugène Le Roy, Editions du Périgord Noir – Emmanuel Leymarie, 1970.
- « Un siècle d'histoire ferroviaire, d'Angoulême à Brive », ouvrage de G. Thomas.
- « Si Cherveix Cubas nous était conté », Michel Massénat, édition de Hautefort Notre Patrimoine, 2014.
- Divers : CPA collections particulières.
- Photographies Pierre Villot.

Tous nos remerciements à : M. Jean François Delayens ancien directeur de JESCO-LITO,

- Ets Férygnac,
- Atelier d'Œuvres de Forge.

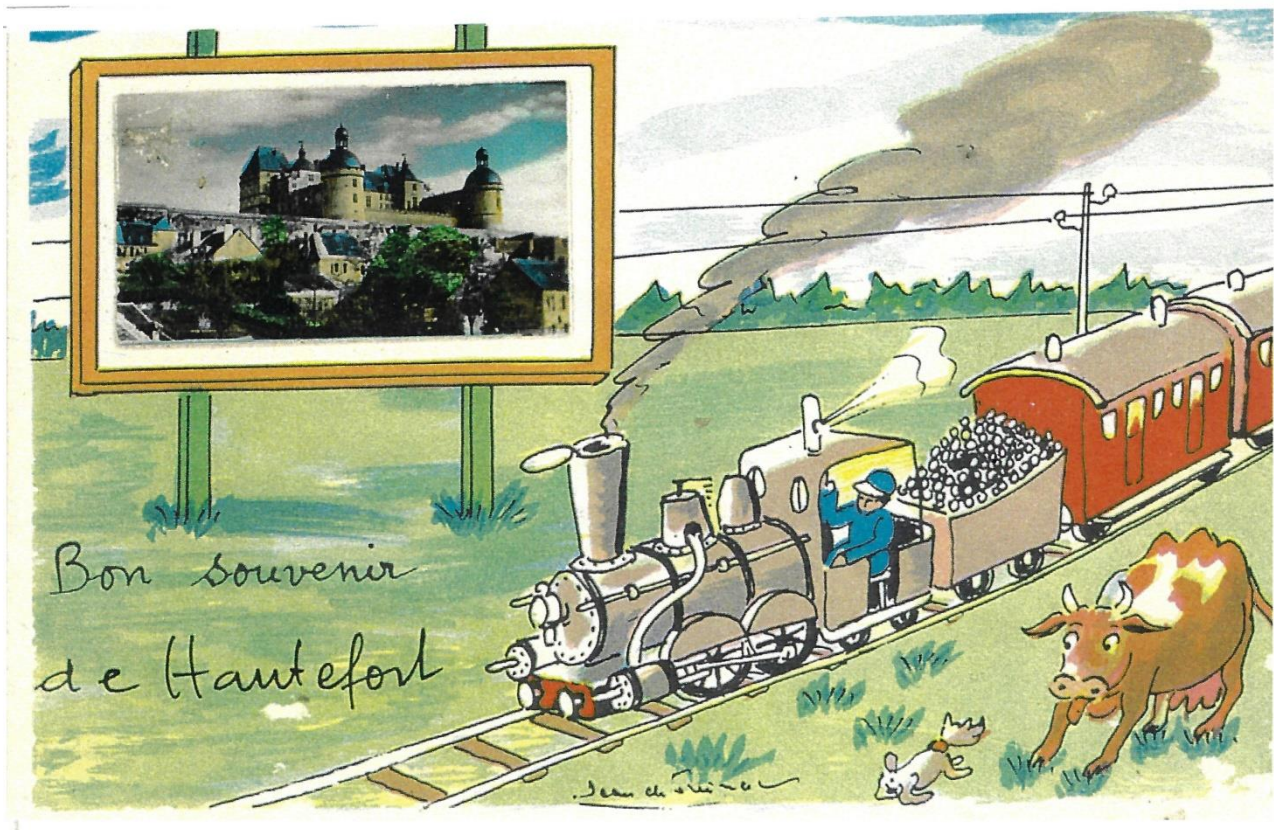
Un nouveau quartier de la commune de Hautefort Saint Agnan

Parmi les archives de l'association Hautefort, Notre Patrimoine, nous avons sélectionné quelques-uns des documents issus des fonds « Jean Escot », ancien adhérent d'H.N.P. qui avait constitué une importante documentation sur l'histoire du pays de Hautefort, et celui de « Jean Lagrange » ancien instituteur et secrétaire du Syndicat d'Initiative à Hautefort, dont un volumineux dossier de documents nous avait été remis lors du règlement de sa succession, par l'intermédiaire du notaire Benoit Pélisson.

Nous présentons donc un dossier qui retrace l'évolution au fil du temps de ce quartier de l'ancienne gare, entre les bourgs de Saint Agnan et d'Hautefort.

Une évolution durant près de 150 ans d'activités, qui se poursuit toujours avec de nouveaux projets destinés à assurer un développement commercial et artisanal de la commune de Hautefort, tout en renforçant les liens entre ces deux localités de la même commune, laissant au passé « l'antique » conflit des deux villages qui existait depuis plusieurs décennies.

C'est dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle que commence cette évolution avec l'arrivée du chemin de fer et la création de la gare de Hautefort.



La nouvelle gare de chemin de fer de Hautefort



C'est en 1876 qu'est pris l'arrêté pour établir un tracé de la nouvelle liaison ferroviaire décidée pour assurer une communication entre Thiviers, Brive et Terrasson, passant par Excideuil et Hautefort.

Toutes les municipalités concernées par ce tracé veulent une gare sur leur commune ; des pétitions, des interventions auprès des parlementaires, des institutions, de la société des Chemins de Fers, sont faites pour que chacune soit équipée d'une gare : Tourtoirac veut la sienne, de même que Cherveix Cubas, et pour la commune de Hautefort, on veut celle-ci à Saint Agnan...

Pour Tourtoirac et Cherveix Cubas, (*les anciennes paroisses de Cubas, Cherveix, et Saint Martial Laborie, avaient été réunies en 1829 pour former la commune de Cherveix Cubas ; voir l'ouvrage de Michel Massénat, « Si Cherveix – Cubas nous était conté, édition de Hautefort Notre Patrimoine, 2014*), ce sera à Saint Martial Laborie la gare de « Cherveix - Tourtoirac », et pour Hautefort, elle sera à mi-chemin entre les bourgs de Saint Agnan et d'Hautefort, avec la création d'une nouvelle voie routière entre les deux agglomérations.

Sept années seront nécessaires pour qu'un tracé définitif soit réalisé avec toutes les infrastructures qui y sont attachées, y compris une station de pompage de l'eau dans la rivière Auvézère près de Saint Martial Laborie, avec une canalisation d'amenée de l'eau jusqu'au réservoir à construire en face de la gare de Hautefort, pour approvisionner la chaudière des locomotives.

Inaugurée le 5 octobre 1899, l'arrivée du chemin de fer va donc provoquer un essor nouveau pour ces localités, avec un développement économique, artisanal, commercial et même touristique, qui durera jusqu'en 1946 pour les voyageurs et 1951 pour les marchandises.

La voiture automobile, les camions, les autocars vont provoquer la fin de la ligne de chemin de fer.

PRÉFECTURE DE LA DORDOGNE.

ARRÊTÉ

Le PRÉFET de la Dordogne,

Vu la décision ministérielle du 8 juillet 1876, qui a chargé M. Fargaudie, Ingénieur en chef du département de la Dordogne, des études du prolongement jusqu'à Nontron du chemin de fer de Montauban à Cahors, Gourdon, et un point à déterminer sur la ligne de Périgueux à Brive;

Vu le rapport de M. l'Ingénieur en chef demandant que les Ingénieurs et Agents sous leurs ordres soient autorisés à pénétrer dans les propriétés pour y procéder aux études dudit chemin de fer;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Vu les articles 437 et 438 du Code pénal;

Vu la circulaire ministérielle, en date du 28 octobre 1853, sur les obligations ~~qui sont imposées aux Ingénieurs et Agents sous leurs ordres~~ qu'ils ont à traverser des propriétés privées;

ARRÊTE :

Article 1^{er}. — Les Ingénieurs chargés des études du prolongement jusqu'à Nontron du chemin de fer de Montauban à Cahors, Gourdon et un point à déterminer sur la ligne de Périgueux à Brive, et les agents et ouvriers placés sous leurs ordres, sont autorisés à pénétrer dans les propriétés publiques et privées situées sur le territoire des communes ci-dessous désignées, à y faire des plantations de signaux, de piquets et de bornes, à y opérer, au besoin, des élagages ou abattis d'arbres et, en un mot, à y faire toutes les opérations nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. 2. — Défense est faite de troubler, de quelque manière que ce soit, les opérations à faire sur le terrain; les contrevenants seront déférés aux tribunaux, conformément aux articles 437 et 438 du Code pénal.

Art. 3. — MM. les Maires et les Commissaires de police; ainsi que la gendarmerie et les gardes-champêtres, sont invités à intervenir pour lever les obstacles qui pourraient être apportés à l'exécution desdites opérations.

Art. 4. — Les indemnités qui pourront être dues pour dommages causés aux propriétés, par suite des opérations autorisées, seront réglées à l'amiable, et, à défaut, par le Conseil de Préfecture, dans les formes déterminées par la loi du 16 septembre 1807.

Art. 5. — Les communes que les Ingénieurs sont autorisés à explorer sont les suivantes :

Nontron, St-Martial-de-Valette, Sceau-St-Angel, St-Pardoux-Larivière, St-Front-Larivière, Milhac-de-Nontron, St-Martin-de-Fressengeas, St-Jean-de-Côle, St-Romain, Thiviers, Eyzerac, Cognac, St-Jory-Lasbloux, St-Sulpice-d'Excideuil, St-Germain-des-Prés, Clermont, Excideuil, St-Martial-d'Albarède, St-Raphaël, St-Médard-d'Excideuil, Preyssac, Anliac, Cherveix, Tourtoirac, Boisseuil, Hautefort, Nailhac, Badefols-d'Ans, La Chapelle-St-Jean, Châtres, St-Rabier, La Bachellerie, Peyrignac, Bœuregard, Lavilledieu, St-Lazare, Condat.

Art. 6. — Le présent arrêté sera publié et affiché dans les communes ci-dessus désignées par les soins de MM. les Maires desdites communes.

Il sera en outre inséré dans le Recueil des Actes de la Préfecture.

Périgueux, le 12 juillet 1876.

Le Préfet,

CH. DELPON DE VISSEC.

MINISTÈRE
des
TRAVAUX PUBLICS

DÉPARTEMENT
DE LA DORDOGNE.

ARRONDISSEMENT
DE PÉRIGUEUX.

M. PIHIER,
Ingénieur en chef.

M. MESNAGER,
Ingénieur ordinaire.

CHEMIN DE FER DE NONTRON A SARLAT

Section de Thiviers à Hautefort.

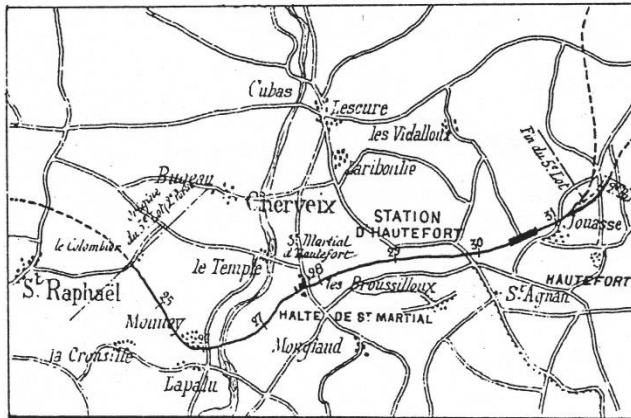
5^{me} LOT (2^{me} partie)

ADJUDICATION DES TRAVAUX

PROGRAMME SOMMAIRE, résumant l'objet de l'entreprise, la description des travaux et leur estimation.

(Programme à envoyer aux entrepreneurs qui en feront la demande à M. le Préfet de la Dordogne, par lettre recommandée. — Circulaire ministérielle du 18 février 1892.)

CROQUIS GÉOGRAPHIQUE indiquant l'emplacement des travaux mis en adjudication



NOTA. — Pour visiter les travaux, MM. les entrepreneurs pourront se rendre en chemin de fer aux stations de Thenon ou de Labachellerie; ils pourront également se rendre en tramway à Excideuil, et ils trouveront dans ces localités des loueurs de voitures qui les conduiront sur les travaux.

Vu ET APPROUVÉ par l'Ingénieur en chef.

Périgueux, le 28 juillet 1893.

J. PIHIER.

Dressé par l'Ingénieur ordinaire
chargé de l'exécution des travaux.

Périgueux, le 27 juillet 1893.

MESNAGER.

Eugène LE ROY et le train à Hautefort

« Il y a de cela six ou sept mois, nous étions quelques-uns à deviser des vacances et chacun faisait ses projets. L'un voulait aller à Royan, l'autre à Arcachon, le troisième à Biarritz...

- Et vous ? me dit-on.

- Moi ! je veux aller dans un pays inconnu de ses propres habitants... je veux aller en Périgord.

Là-dessus, tous s'esclaffèrent en se gaussant de moi : aller en Périgord mais vous y êtes ! Quelle plaisanterie vous voulez rire !

Hé bien, ce voyage à travers le Périgord, je l'ai fait, et voici mon carnet de notes.

....

A la station (Condat), le train emprunte la ligne de Périgueux à Terrasson où on arrive à 11 h. 37. Là, il faut attendre jusqu'à 1 h. 45 ; soit 2 h. 88. Ne nous plaignons pas cependant ; en venant d'Hautefort, on séjourne 2 h. 28 dans les lieux où St-Sour exerça la profession d'ermite. Sans doute Terrasson est une agréable petite ville, mais peut-être les voyageurs se contenteraient-ils d'un arrêt moindre.

Ce raccordement de la ligne de Nontron à Sarlat, fait à Terrasson, est une des plus jolies farces qu'on ait faites au public benévole que nous sommes tous. Jadis lorsqu'une ligne en coupait une autre, les voyageurs qui avaient affaire sur la ligne traversée, descendaient à la station d'intersection et prenaient le premier train montant ou descendant. Ici rien de pareil ; le train de Nontron à Sarlat prend la ligne de Périgueux à Brive et se repose à Terrasson deux heures, et même deux heures et demie, ce qui permet aux voyageurs d'aller visiter la ville, d'y déjeuner ou d'y consommer quelques bocs ou apéritifs selon l'heure.

Certainement les intérêts des aubergistes et des débitants terrassonnais, sont très respectables ; mais, si j'osais, je dirais que ceux des voyageurs qui ont pris le train pour se rendre rapidement de Nontron à Sarlat, ou de Sarlat à Nontron, ne le sont pas moins. Pendant que les cafetiers du Pas-Bruzat font leurs affaires, eux ne font pas les leurs.

Cette combinaison étrange et anormale, se complique d'une illégalité de la Compagnie d'Orléans qui, sur la ligne de Nontron à Sarlat avec embranchement sur le Burg, a organisé des trains de Nontron à Brive et d'Hautefort à Sarlat ; alors qu'elle devait établir des trains allant directement de Nontron à Sarlat et d'autres d'Hautefort à Brive, par l'embranchement du Burg. Si les députés et sénateurs ont voté la construction d'une ligne de Nontron à Sarlat, c'est apparemment pour qu'il y eut une communication directe entre ces deux villes.

Cette même combinaison s'aggrave encore de ce fait, qu'il n'y a pas de correspondance entre les trains. Ainsi, un voyageur allant de Nontron ou de Thiviers à Sarlat, est obligé de prendre le train qui va sur Brive, de descendre à Hautefort, et là, d'attendre deux heures le départ du train qui se forme pour Sarlat ; après quoi, il stationne encore deux heures et demie à Terrasson avec ce train étonnant. En sorte que, dans un trajet de 126 ou même de 97 kilomètres, il y a une perte de temps de quatre heures et demie, le double de temps qu'il faudrait pour faire l'entier parcours.

.... ».

Ecrit par Eugène Le Roy, à Hautefort en novembre 1899.

Texte extrait de « Carnet de notes d'une excursion de quinze jours en Périgord », Editions du Périgord Noir, Emmanuel Leymarie, 1970.

LA FIN DE L'HISTOIRE FERROVIAIRE A HAUTEFORT

(Extraits de l'ouvrage de G. THOMAS : Un siècle d'histoire ferroviaire d'Angoulême à Brive)

➔ La fin du trafic voyageurs

La coordination « rail- route » frappa la ligne par la décision du 15/04/1939 du Conseil Général de la Dordogne.

Le 15/04/ 1940 la section Thiviers- Hautefort- Brive fut fermée une première fois.¹

Nouvelle interruption de juin 1940 à novembre 1943 avec la mise en place de la « ligne de démarcation » qui séparait la zone occupée au Nord de la « zone libre » au Sud. Elle passait entre les stations d'Angoulême et de Marthon.²

La Sté Corrèze Car n'étant plus en mesure d'assurer un AR quotidien, à partir du 3 novembre, deux voitures de voyageurs furent incorporées aux trains de marchandises Brive- Hautefort- Thiviers puis jusqu'à Angoulême.

Les trains montant et descendant se croisaient à Thiviers, la relève des équipes de conduite des 230 G se faisait dans cette gare.

Entre juin et septembre 1944, nouvel arrêt du trafic par suite de coupures entre Cognac et Thiviers et à Ayen d'autre part.

Début octobre, réparation provisoire à Ayen, ce qui permet de rétablir le service Brive- Hautefort- Excideuil : trois AR par semaine avec une amélioration fin 1945 : Brive- Hautefort- Excideuil- Thiviers.³

Les trains mixtes furent supprimés au service voyageurs sur l'horaire hiver 1946⁴, ils roulèrent vraisemblablement jusqu'en septembre 1946⁵.

➔ La fin du trafic marchandises

1955. Fermeture à tous les trafics en septembre sur la section Excideuil- Hautefort- Brive. Les 130 E de Brive assureront leur dernier service le 28/08/1955. Un examen du trafic à cette époque fait ressortir en effet que les gares de Cherveix- Tourtoirac, Hautefort, Boisseuilh ont peu d'activités⁶.

➔ La fin des voies

⇒ Hautefort- Terrasson

Dès 1941, cette section qui faisait partie de la ligne dite « principale » fut déclassée et déposée. Elle avait été fermée à tous trafics à la suppression du service voyageurs Angoulême- Brive (avril 1940). Elle avait déjà été déposée en 1918 puis reposée en 1919 avec reprise d'exploitation le 5 janvier 1920. Les rails furent expédiés en Afrique du Nord pour la ligne Bou-Arfa à Kenadza. C'est l'entreprise Drouard qui déposa la ligne en deux chantiers, rapatriant la moitié du matériel sur Hautefort et l'autre moitié sur Terrasson. Lors du démontage de la section de Terrasson, la gare d'Hautefort s'était vue amputée de deux voies de garage...fin 1944, la voie 3 d'où partaient jusqu'en 1940, les trains en direction de Sarlat fut également déposée.

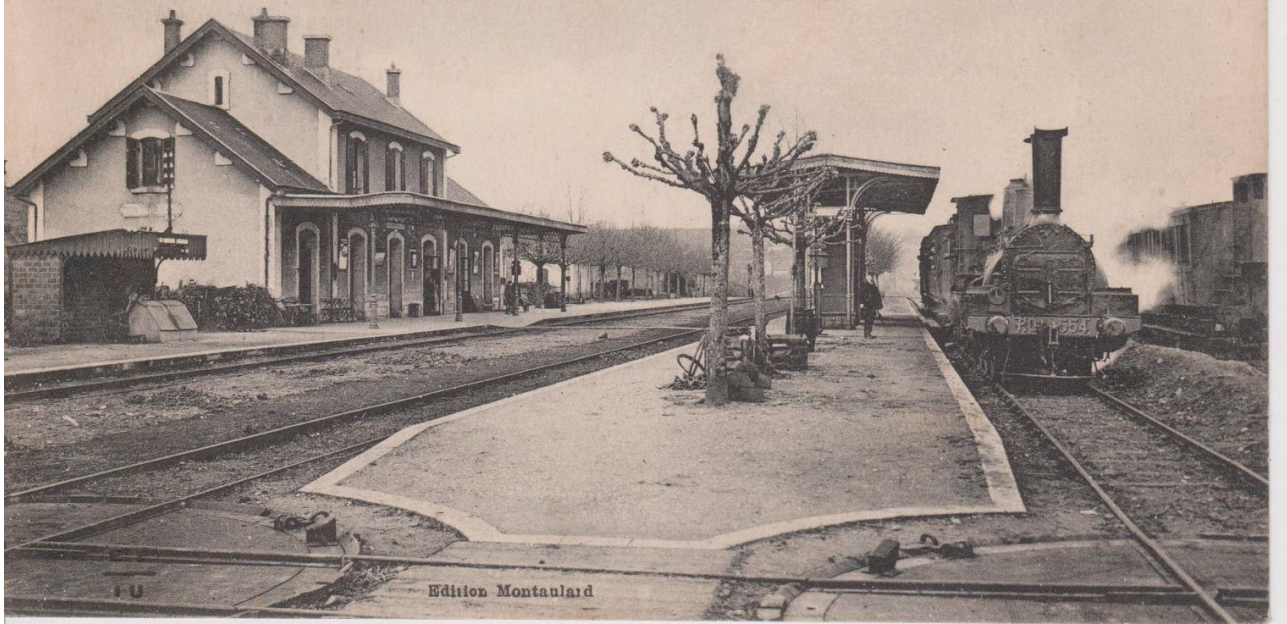
...Le sémaphore à bras, situé à la sortie de la station d'Hautefort, à l'ancienne bifurcation de Terrasson, était encore en place en 1946, bien que barré d'une croix indiquant que celui-ci était hors service⁷.

⇒ La section Excideuil- Hautefort- St Aulaire :

Avait été déclassée en 1960 et la dépose a été effectuée entre 17/10/1960 et mars 1961 par l'entreprise Géral de Boisseuilh. Tout le matériel de voie ainsi que le matériel annexe a été rapatrié sur Excideuil où pendant six mois a fonctionné un chantier de tri et de réexpédition du matériel...

Tous les ponts et ouvrages métalliques, à part celui précédant la gare d'Hautefort (côté Excideuil) ont été découpés au chalumeau et ferrailés y compris le magnifique pont treillis de 52 mètres traversant l'Auvézère, près de Mouney (avril 1961)⁸.

¹ p. 164 ; ² p. 251 ; ³ P.165 ; ⁴ p. 166 ; ⁵ p. 192 ; ⁶ p. 192 ; ⁷ P. 97 ; ⁸ p. 88.



La gare de Hautefort sombrera-t-elle dans l'oubli ou bien trouvera-t-elle une animation plus grande ?

Cinquante-sept ans de vie de labeur, d'activité, de joie, et dix ans de repos forcé... Que deviendra-t-elle ?

La population s'interroge sur son avenir; les commentaires vont leur train. Nous avons pensé qu'il serait peut-être intéressant, alors que les regards sont fixés sur elle, de rappeler la naissance et la vie de la gare de Hautefort.

A peine la gare de Périgueux, inaugurée en 1853, était-elle en service, que la « Compagnie » voulait réunir les deux grandes villes, Périgueux et Brive. Les ingénieurs cherchèrent les terrains propices et le meilleur tracé d'une ligne passant par Cubjac, Tourtoirac, Saint-Agnan, Bordefois-d'Ans, Terrasson, Brive. Pendant des années, les projets et les controverses se succédèrent.

Le baron de Damas, héritier du marquis de Hautefort, promit de donner le terrain nécessaire pour que soit construite « la plus belle et la plus grande station de la ligne et qu'elle porte le nom de ses ancêtres. »

Cependant un personnage influent fit étudier un nouveau tracé. La ligne Périgueux - Brive emprunta la ligne d'Agen, jusqu'à Niversac, passa par Thenon, La Bachellerie, Terrasson. La région de Hautefort déplore la faillite du projet primitif, garde ses diligences.

En 1890, une nouvelle ligne est à l'étude. Des discussions s'élevèrent pour décider de l'emplacement de la gare. Les habitants de Saint-Agnan demandent qu'elle soit construite dans la plaine, près du bourg, au point de jonction de la D. 82 et de la N 704.

Le bon sens, la raison technique, l'économie plaident en leur faveur. Les habitants de Hautefort de leur côté veulent la station plus près de chez eux, au nord ou au sud mais pas à Saint-Agnan.

Le nouveau propriétaire du domaine de Hautefort, M. Artigue, cède des terrains à la « Compagnie » et la station sera édifiée entre les deux localités.

Voici l'extrait de l'acte de vente ou de donation, en l'étude de M. Merlet, notaire à Hautefort.

« Chemin de fer de Nontron à Sarlat, embranchement de Hautefort au Burg. Vente à l'Etat par M. Bertrand-Arteste, ingénieur, à Paris, le 10 août 1895, le terrain n° 100, soit 105.250 francs; n° 101, soit 2.000 francs; soit, au total, 107.250 francs. »

Avec les travaux, commence une ère de prospérité. Des baraquements suppléent au manque de logements. Les hôteliers font des affaires d'or. Les effectifs des écoles doublent. Les registres de Saint-Agnan attestent de 110 à 115 garçons, 100 à 110 filles, pour ces années de « construction de ligne ».

Le 1^{er} octobre 1898, le premier train passe devant la « plus belle et plus grande station de la ligne ». M. le Maire a demandé à M^{lle} Marie Pizet, 16 ans « véritable petite fée » de venir décorer la station.

Le « régent », de Hautefort, M. Raboisson, chef d'orchestre dynamique, a préparé la fanfare. Les enfants des écoles de Hautefort et de Saint-Agnan, accompagnés de leurs maîtres, attendent avec impatience l'arrivée de ce premier train.

M. Pécharmant, ingénieur, présente la ligne; M. Heurteaux, directeur du P.O., et M. Soulaacroup, directeur de la traction, l'accompagnent; M. le ministre Clavelle est présent.

Après les hymnes, les discours, les sons de la fanfare, les enfants acciellent « Vive Monsieur le Ministre ! Vive la ligne ! Vive la République ! ». Un banquet réunit tous les notables au buffet de la gare, tenu par M. Raouf et ses sœurs.

De retour chez lui un enfant déclare : « L'ai bé, vi lou train, vi sous wagon; se machino, se fumado soust fio, mas n'ai pas vi soust podin dola lo bourrique ».

La ligne est lancée. Si le imperat de fer est abandonné, le commerce du pays s'écroule. Le trafic est important, surtout pendant les vacances.

veaux, d'agneaux sont expédiés à La Villette.

La guerre de 1914, qui a conduit les régiments du Nord dans le secteur fait de la gare un important centre de départ, mais en même temps entraîne le développement de l'industrie automobile qui tuera le trafic ferroviaire.

En 1937, la gare voit débarquer les réfugiés et blessés espagnols qui iront vers Clavivère.

En 1938, suppression du tronçon Hautefort - Terrasson.

1930, arrivée des réfugiés Alsaciens, de l'hôpital de Strasbourg qui s'installe à Clavivère.

15 avril 1940, suppression des trains Thiviers - Brive, remplacés par des autobus. La station n'est plus qu'une gare de marchandises.

Septembre 1940, pour quelques jours une grande foule envahit les quais : c'est le départ des Alsaciens.

27 août 1959, le dernier train siffle un adieu déchirant.

Au cours de ces cinquante-sept années nous relevons les noms des chefs de gar, MM. Agier, Monique, Nadal, Grandon, Escande, Farrain, Garrigue, Tissier, Poinsant, Faure, Blondy, Cerebelaud, Brouillaud, dont la population a conservé le sympathique souvenir.

Quel destin réservait l'avenir à ces bâtiments ? Nous le savons peut-être bientôt. Comme il n'est pas défendu de faire des rêves.

Nous pouvons, en imagination, voir notre petite gare transformée en aéroport. Plusieurs fois des avions en difficulté ont atterri dans les prés qui l'environnent et facilement réparables grâce à l'imposant château de Hautefort.

En 1935, une brillante fête d'aviation fut donnée dans la plaine par M. le baron H. de Saint-Agnan pendant trois jours une vingtaine d'avions évoluaient sur ce terrain spacieux. Les gens arrivés à Saint-Agnan, les uns nous dirent : « nous leur demandons de nous placer nos rêves sur des rails ».

Pour plus de lisibilité, nous reproduisons ci-après le texte de l'article de presse ci-dessus, dont nous ne connaissons pas l'auteur, ni la date et le journal dans lequel il fut publié.

« La gare de Hautefort sombrera-t-elle dans l'oubli ou bien trouvera-t-elle une animation plus grande ? »

Cinquante-sept ans de vie de labeur, d'activité, de joie, et dix ans de repos forcé... Que deviendra-t-elle ?

La population s'interroge sur son avenir ; les commentaires vont bon train. Nous avons pensé qu'il serait peut-être intéressant, alors que les regards sont fixés sur elle, de rappeler la naissance et la vie de la gare de Hautefort.

A peine la gare de Périgueux, inaugurée en 1853, était-elle en service, que la « Compagnie » voulait réunir les deux grandes villes, Périgueux et Brive. Les ingénieurs cherchèrent les terrains propices et le meilleur tracé d'une ligne passant par Cubjac, Tourtoirac, Saint-Agnan, Badefols d'Ans, Terrasson, Brive. Pendant des années, les projets et les controverses se succédèrent.

Le baron de Damas, héritier du marquis de Hautefort, promit de donner le terrain nécessaire pour que soit construite « la plus belle et la plus grande station de la ligne et qu'elle porte le nom de ces ancêtres. »

Cependant un personnage influent fit étudier un nouveau tracé. La ligne Périgueux – Brive emprunta la ligne d'Agen, jusqu'à Niversac, passa par Thenon, La Bachellerie, Terrasson. La région de Hautefort déplore la faillite du projet primitif, garde ses diligences.

1890, une nouvelle ligne est à l'étude. Des discussions s'élèvent pour décider de l'emplacement de la gare. Les habitants de Saint-Agnan demandent qu'elle soit construite dans la plaine, près du bourg, au point de jonction de la D 62 et de la N 704.

Le bon sens, la raison technique, l'économie plaident en leur faveur.

Les habitants de Hautefort de leur côté veulent la station plus près de chez eux, au nord ou au sud, mais pas à Saint-Agnan.

Le nouveau propriétaire du domaine de Hautefort, M. Artigue, cède des terrains à la « Compagnie » et la station sera édifiée entre les deux localités.

Voici l'extrait de l'acte de vente ou de donation, en l'étude de M^e Merlet, notaire à Hautefort.

Chemin de fer de Nontron à Sarlat, embranchement de Hautefort au Burg. Vente à l'Etat, par M. Bertrand-Auguste Artigue, ingénieur à Paris, le 10 août 1892, de 11 ha 66 a 10 ca : 103 20 francs ; 76 a 05 ca : 3 000 francs ; soit, au total : 12 ha 42 a 15 ca : 106 250 francs.

Avec les travaux, commence une ère de prospérité. Des baraquements suppléent au manque de logements. Les hôteliers font des affaires d'or. Les effectifs des écoles doublent. Les registres de Saint-Agnan attestent de 110 à 111 garçons ; 100 à 110 filles, pour ces années de « construction de ligne ».

Le 1^{er} octobre 1898 le premier train passe devant la « plus belle et plus grande station de la ligne ». M. le Maire a demandé à Melle Marie Pistré, 16 ans « véritable petite fée » de venir décorer la station.

Le « régent » de Hautefort, M. Raboissan, chef d'orchestre dynamique, a préparé la fanfare. Les enfants des écoles de Hautefort et de Saint-Agnan, accompagnés de leurs maîtres, attendent avec impatience l'arrivée de ce premier train.

M. Pécharmant, ingénieur, présente la ligne : M. Heurteaux, directeur du P.O., et M. Soulacroup, directeur de la traction, l'accompagnent ; M. le ministre Claveille est présent.

Après les hymnes, les discours, les sons de la fanfare, les enfants acclament « Vive Monsieur le Ministre ! Vive la ligne ! Vive la République ! ». Un banquet réunit tous les notables au buffet de la gare, tenu par M. Raoux et ses sœurs.

De retour chez lui, un enfant déclare : « L'ai bé vi lou train, vi soun fio, mas n'ai pas vi ounté podin dola lo bourriquo ».

La ligne est lancée. Si le minerai de fer est abandonné, le commerce du bois s'implante. Le trafic est important, principalement à la saison des noix. Tous les jours des lots de veaux, d'agneaux sont expédiés à La Villette.

La guerre de 1914, qui a conduit les régiments du Nord dans le secteur fait de la gare un important centre de départ, mis en même temps entraîne le développement de l'industrie automobile qui tuera le trafic ferroviaire.

En 1937, la gare voit débarquer les réfugiés et blessés espagnols qui iront vers Clairvivre.

En 1938, suppression du tronçon Hautefort – Terrasson.

1939, arrivée des réfugiés Alsaciens, de l'hôpital de Strasbourg qui s'installe à Clairvivre.

15 avril 1940, suppression des trains Thiviers – Brive, remplacés par des autobus. La station n'est plus qu'une gare de marchandises.

Septembre 1940, pour quelques jours une grand foule envahie les quais : c'est le départ des Alsaciens.

27 août 1959, le dernier train siffle un adieu déchirant.

Au cours de ses cinquante-sept années nous relevons les noms des chefs de gare, MM. Agier, Monican, Nadal, Grandon, Escande, Parrain, Garrigue, Tissier, Poinçant, Faure, Blondy, Cerbelaud, Brouillaud, dont la population a conservé le sympathique souvenir.

Quel destin réserve l'avenir à ces bâtiments ? Nous le saurons peut-être bientôt. Comme il n'est pas défendu de faire des rêves.

Nous pouvons, en imagination, voir notre petite gare transformée en aéroport. Plusieurs fois des avions en difficulté ont atterri dans les près qui l'entourent et facilement repérables grâce à l'imposant château de Hautefort.

En 1935, une brillante fête d'aviation fut donnée dans la plaine par M. le baron de Bastard. Pendant trois jours une vingtaine d'avions évoluèrent sur ce terrain improvisé. Les gens sérieux hausseront les épaules, nous leur demanderons de remplacer nos rêves par des réalités. »

Le rédacteur de cet article de presse, nous invitait à rêver et transformer cette petite gare en aéroport !!

Quelle imagination !

Qui aurait pu penser qu'un aéroport situé dans cette vallée de la Lourde, au pied de la colline de Hautefort, puisse y voir le jour ?

La réalité sera bien différente : ce quartier va se transformer tout autrement.

L'arrivée de J.E.S.C.O.

X

J — jeux
E — education
S — sports
Co — compagnie

JESCO

2/ M. Guilloux
en juillet 1943
à Vincennes (Seine - aujourd'hui 94)
maquettes et modèles réduits (en particulier avions).
acheté de circonstance due
aux circonstances particulières de l'occupation (il
fallait avoir une façade derrière laquelle
on faisait souvent tout autre chose que ce
celle-ci montrait.)

3/ en fait, dès la libération, l'activité professionnelle
prenant le pas sur le reste, la société évoluait
vers sa formule actuelle
- par abandon progressif du modèle réduit
(qui disparaissait totalement en 1946)
- lancement d'un département édition et
imagerie dont la première production
fut un carnet de décalcomanie qui
sortit en novembre 1944.
Pendant un an environ la société se consacra
exclusivement à développer une première collection
de décalcomanies enfantines et pendant longtemps

Le document ci-dessus, composé de 8 feuillets est dans le fonds d'archives HNP des dossiers « Jean Lagrange » ; il n'a pas de signature, mais nous pouvons penser avec raison que M. Guilloux, P.D.G. de JESCO, en fut l'auteur.

Egalement pour des raisons pratiques, nous avons reproduit ces 8 feuillets dans les pages suivantes.

1/ J – jeux

E – éducation

S – sports

CO – compagnie

2/ M. Guilloux en juillet 1943 à Vincennes (Seine – aujourd’hui 94)

maquettes et modèles réduits (en particulier avions)

activité de circonstances particulières de l’occupation (il fallait avoir une façade derrière laquelle on faisait souvent tout autre chose que celle-ci montrait).

3/ En fait, dès la libération, l’activité professionnelle prenant le pas sur le reste, la société évoluait vers la formule actuelle :

- Par abandon progressif du modèle réduit (qui disparaissait totalement en 1946),
- Lancement d’un département édition et imagerie dont la première production fut un carnet de décalcomanies qui sortit en novembre 1944.

Pendant un an environ la société se consacra exclusivement à développer une première collection de décalcomanies enfantines et pendant longtemps elle fut connue surtout comme spécialiste de la décalcomanie.

Elle reste d’ailleurs un spécialiste de cette production, à l’échelle mondiale.

Ses productions très diversifiées qui, sur le plan technique, relèvent aussi bien de la décalcomanie inversée, de la décalcomanie hydroglissante, du transfert à sec et d’ici peu, du transfert à chaud (par application sur tissu) s’orientent vers les applications enfantines mais aussi vers les applications décoratives (Trans’Décor. Psychédécor), publicitaires et même industrielles. Les décalcomanies Jesco sont vendues un peu partout dans le monde. Pour les Trans Décor par exemple, en plus du catalogue français, existent un catalogue anglais, un catalogue allemand et un catalogue américain. Un catalogue espagnol est en préparation pour l’Espagne et l’Amérique du Sud.

Dès le début de l’année 1946, la société cherchant à différencier ses productions, ajoutant à la décalcomanie, des découpages, les coloriages, le papier à lettre illustré, puis les petites lectures.

En 1955, elle créait un nouveau département « Jeux Educatifs » et lançait une formule d’albums-jeux qui eut un succès certain et évolua pour aboutir aux formules actuelles d’Etuïs-Jeux Gai Lutin et de boîtes de jeux éducatifs Djibi 4.

En 1969, apparaissait un nouveau département « Activités Loisirs et Bricolage » où, aux décalcomanies décoratives déjà exploitées, venant s’ajouter les Tapisseries de feutrine Feutrodécor, les émaux cloisonnés Fil Form Color et les perles djiki.

De novembre 1944 à aujourd’hui, la collection des produits Jesco est passée de 1 carnet de décalcomanies à plus de 1 000 titres.

4/ Il fallait de la place pour loger tout cela et exécuter tous les travaux nécessités par ces productions.

La société s’était d’abord installée dans une ancienne boutique de coiffeur (50 à 60 m²) à Vincennes (ville natale de M. Guilloux où son arrière-grand-père maternel exerçait la profession de maréchal-ferrant que poursuivit son grand père Antoine Raynal, né à La Seytie de Teillots et

ayant fait son apprentissage à Hautefort dans les années 1870/1880 chez un maréchal nommé Sarlandie et dont la forge devait se trouver à peu près en face de la boutique de M. Mme Senzier).

Très vite, la société venait s'installer en plein cœur du Vieux Paris (le Marais), rue Chapon qui figure déjà sous ce nom sur des cartes remontant au 18^e siècle), près du Temple tout près de la rue Transnonain (voir Daumier) – (une maison voisine porte encore gravé dans la pierre le nom de cette rue rendue tristement célèbre par les événements de 1834 auxquels est malheureusement mêlé le maréchal Bugeaud). Là, la société disposait d'environ 250 m² puis, acquit dans le même immeuble, une centaine de m² supplémentaires et alla jusqu'à louer des petites remises, des dessous d'escalier dans le quartier.

Elle fit un progrès sensible quand elle réussit à louer 400 m² dans les anciennes réserves des magasins de la Samaritaine, quai des Célestins.

Mais ses installations étaient dispersées en 6 ou 7 points différents.

En 1962, décision de transférer en grande banlieue parisienne et de regrouper tous ces locaux dans un seul bâtiment.

En 1964 (septembre) installation à Villebon/Yvette (91) la société dispose de 1600 m².

Mais cette implantation s'avère peu satisfaisante à la fois pour des raisons tenant aux conditions même dans lesquelles s'était réalisée l'opération Villebon et à cause des entraves apportées par la réglementation alors en plein développement de l'Aménagement du Territoire.

D'où, en 1966, la décision du transfert à Hautefort (commandée à la fois par des raisons familiales et sentimentales et des considérations pratiques, papiers à Condat et Thiviers).

Première activité à Hautefort à partir de septembre 1967 (dans le bâtiment voyageurs et la halle marchandises) pendant que se construit le nouveau bâtiment JESCO. Utilisation de ce nouveau bâtiment à partir de septembre 1968, pendant que la Sté cède son bâtiment à Villebon et installe ses bureaux à Chilly-Mazarin.

Début 1969, JESCO patronne la création d'une 2^{ème} société FABEP (Sté de Fabrication pour l'Édition et la Papeterie) qui s'installe en septembre dans l'ancienne halle marchandises et réalise une partie des opérations de fabrication de Jesco (brochage et reliure).

5/ Personnel

Bureau de Chilly : 10 personnes

Dont 1 adjoint de Direction Mme Guilloux, s'occupant plus spécialement des relations avec les chaînes et de l'exportation.

1 secrétaire général : M. Delorme, chargé de l'administration interne et des services commerciaux.

1 responsable de fabrication : M. Chabozeau.

1 secrétaire.

2 personnes service commandes et facturation.

3 comptables,

et le P.D.G.

Equipe de vente :

3 Chef des ventes : Région Parisienne,

France Nord,

France Sud.

15 représentants.

Usine Hautefort :

JESCO : 26 employés et ouvriers, dont :
1 responsable administratif,
1 chef magasinier (venu de Paris),
2 employés de bureau.

FABEP : 1 chef d'atelier,
15 ouvriers et ouvrières,

(en évolution actuellement : passage aux 2x8 h, dans les prochains 2 mois, l'effectif FABEP sera augmenté de 50 à 80 % probablement),

Le recrutement se fait plutôt chez les éléments jeunes (à JESCO, il existe même une S.E.P.) âge moyen 21 ans. Eventail plus ouvert à JESCO (14 à la cinquantaine) moins à FABEP (17 à 30).

Dominante féminine, sauf dans l'équipe ventes JESCO H. 7 H + 19 F – pas de travaux lourds, finesse, rapidité.

Jesco Chilly, bureau : 4 H + 6 F.

Équipe vente : 17 H + 1 F.

FABEP: 4 H + 12 F.

Au total : 32 H + 38 F.

Point de vue de la qualification professionnelle :

JESCO Hautefort ne fait pas appel à des professionnels qualifiés : emplois manutentionnaires et emballeurs.

Par contre FABEP utilise des O.S. et des O.P. massicotiers, margeurs et receveurs sur plieuses, relieuse Pony, piqueuses, assembleuses, encarteuses.

L'apprentissage est assuré dans le cadre même de l'entreprise.

Etant donné le caractère rural de la région et l'absence de tradition industrielle, Jesco est considéré comme l'étape préparatoire où s'acquièrent les habitudes de la vie industrielle et le recrutement FABEP se fait plutôt sur le personnel Jesco que directement.

Horaires :

JESCO : 8 h à 12 h et 13 h 30 à 17 h 30

5 jours par semaine.

FABEP : 2 équipes 1^{ère}/ 4 h à 12 h

2^{ème}/ 12 h à 20 h.

Salaires : régis par réglementation générale et convention collective, de 3,83 à 6 F/heure pour le personnel ouvrier.

J.E.S.C.O. s'installe à l'ancienne gare de Hautefort



En 1967, l'environnement de l'ancienne gare de Hautefort, se transforme, les bâtiments sont occupés, et une nouvelle construction vient agrandir l'ancien local des marchandises.



Document extrait du numéro 9 - janvier 1970 - « La Terre du Périgord », journal créé par M. Guilloux, pdg de JESCO.

LE MOT DE M. LE MAIRE (suite de la page 1)

Lorsque les premiers signes avant-coureurs de l'exode rural se sont manifestés, la préoccupation majeure du Conseil Municipal a été la recherche et l'implantation d'une activité industrielle devant nous permettre d'endiguer le départ de notre ardente jeunesse et par là même, rétablir un équilibre social et économique qui risquait fort d'être rompu.

Après quelques tentatives sans succès, un premier contact était établi entre Maître DUFRAISSE et M. GUILLOUX dès le début de l'année 1966, la véritable négociation s'engageant rapidement, nous assistions en moins de 2 ans aux premières créations d'emplois nous permettant ainsi d'espérer qu'HAUTEFORT devienne bientôt la capitale française de l'imagerie moderne.

Ainsi donc, sans pour autant renier son fier passé, je dirai même fort de celui-ci, Hautefort s'est résolument tourné vers l'avenir, un avenir que nous avons la charge de préparer en faisant en sorte qu'il soit encore meilleur pour nos enfants.

Il n'est pas dans nos intentions de bouleverser notre pays, où nous constatons avec plaisir que les traditions demeurent, mais bien au contraire nous nous efforçons de concilier ces traditions avec les aspirations légitimes de toute une jeunesse qui souhaite ardemment vivre et travailler là où l'homme, à l'image d'une nature généreuse, a su se donner un cadre où il éprouve vraiment la joie de vivre.

Aujourd'hui nous pouvons dire, et c'est là le résultat d'un dialogue franc et ouvert, que notre Commune et la Société J.E.S.C.O. se sont engagées — peut-être avant l'heure, — dans cette voie qu'il est aujourd'hui convenu d'appeler la participation, afin de pouvoir regarder l'une et l'autre l'avenir avec confiance et sérénité.

Michel SARLANDIE.

LE MOT DE MONSIEUR LE MAIRE

Aujourd'hui, je commencerai mon propos en présentant à l'entreprise OFFSET-PERIGORD, la dernière née de notre jeune famille industrielle, mes vœux de brillante réussite.

C'est avec grand plaisir, qu'au terme des travaux d'aménagement des lieux, rondement menés par les entrepreneurs responsables, nous assistons au démarrage des activités de cette nouvelle maison spécialiste de l'imprimerie sur machines OFFSET, en même temps que la Société J.E.S.C.O. débute, en accord avec la première, le façonnage local d'un certain nombre d'articles dont seuls le conditionnement et la distribution étaient réalisés sur place jusqu'à ce jour.

Une fois de plus il nous est donné de constater, combien l'union est un facteur essentiel de force.

Nous reproduisons ci-après un extrait d'article de presse du journal « Le Populaire du Centre », dont nous n'avons ni la date ni le nom de son auteur.

Hautefort-St-Agnan et son canton

Vivre et survivre c'était pour Hautefort remonter la « pente ». Depuis quelques années, en effet, on avait assisté à un départ des jeunes, à une dégradation du commerce, à une absence d'effort touristique malgré quelques tentatives intéressantes. Le village lui-même prenait des allures d'abandon avec ses magasins vieillots, ses ruelles mal entretenues, ses maisons qui avaient besoin de réparation... Un jour la population s'est éveillée, prenant conscience de tout ce qu'il y avait à faire.

Peu à peu le visage d'Hautefort changea et en quelques mois l'on assista à une renaissance. La municipalité, le Syndicat d'Initiative, les gens eux-mêmes, firent un effort... Les ruelles furent goudronnées, les magasins firent peau neuve, les maisons aussi..., on construisit... un peu partout les fleurs prirent la relève des ronces... un étang naquit... le château se fit plus accueillant... bref, un courant se manifesta, des activités virent le jour... et le miracle se produisit !

Certes, ce ne fut pas un grand miracle, mais tout de même... les

touristes s'arrêtèrent alors qu'ils ne faisaient que passer rapidement, ils visitèrent le château. L'étang devint une sorte de lieu de rendez-vous pour les amis de la nature, de l'eau, des plaisirs simples, du « pédalo » ou de la pêche. On commença à parler d'Hautefort qui devint un petit centre de tourisme et puis, il y a trois ans, en 1963... ce fut la catastrophe, le magnifique château fut la proie des flammes !

On sait la suite. Hautefort ne perdit pas courage : le château serait reconstruit... cette reconstruction est en cours.

A quelque chose malheur est bon. On parla davantage de la patrie de Bertrand de Born et on se pressa autour du château mutilé. Les touristes continuèrent à venir, certains participant à l'œuvre de restauration entreprise...

Aujourd'hui Hautefort continue son ascension vers le renouveau total, et, il est probable qu'avec la bonne volonté de tout le monde cette belle et fière commune trouvera une vie qu'elle n'avait pas connue depuis des lustres !

Une industrialisation efficace

L'un des atouts du renouveau d'Hautefort c'est l'industrialisation de la commune. Elle s'est fait tout doucement.

En 1967 une bonne nouvelle était rendue publique : une maison d'édition venait s'installer

à Hautefort dans les locaux désaffectés de la gare !

Les gens accueillirent avec un certain septicisme cette information mais il fallut bien vite se rendre à l'évidence : en septembre de la même année la maison d'édition était créée.

JESCO-FABEP

Création d'un journal local à Hautefort

50^e Année - Numéro 1 JANVIER - FÉVRIER 1969 Prix : 0,40 F.

LA TERRE

DU PÉRIGORD

LES NOUVELLES D'HAUTEFORT

JESCO
HAUTEFORT en PÉRIGORD

40.000 ans
d'imagerie enfantine
de Lascaux à nos jours

OFFSET-PÉRIGORD
24 - HAUTEFORT

Travaux noir
et couleur

— EDITION
— AFFICHES

JOURNAL MENSUEL (Fondé en 1919)

AGRICULTURE - INDUSTRIE - COMMERCE
GASTRONOMIE - TOURISME

RÉDACTION — ADMINISTRATION — PUBLICITÉ : 17, Place Francheville, 24 - PÉRIGUEUX — Téléphone : 53-30-52

JESCO installé à Hautefort, son pdg M. Guilloux décide de créer un journal local qu'il veut nommer « La Terre », mais quelques personnalités locales lui font remarquer que ce titre existe déjà et qu'il concerne un hebdomadaire français de sensibilité communiste qui s'intéresse au monde paysan; « La Terre » fut créée en 1937 par Waldeck Rochet.

Qu'à cela ne tienne, il choisira le titre de « La Terre du Périgord » et complètera celui-ci avec « Les nouvelles de Hautefort », il fera même ajouter « 50^{ème} année » car il se base sur un mensuel fondé en 1919.

Ainsi naît à Hautefort, un petit journal local qui sera consacré aux nouvelles du pays, mais servira également pour ses deux pages centrales de support publicitaire de JESCO.

Les auteurs d'articles sont bénévoles, et nombreux sont les participants à ce nouveau journal local.

AVEC JESCO, HAUTEFORT DEVIENT LA CAPITALE DE L'IMAGERIE FRANÇAISE

Jesco, le grand spécialiste français de l'imagerie enfantine vient de transférer son principal établissement à Hautefort.

Près de 3000 m² d'ateliers et de magasins ont été progressivement mis en service depuis un peu plus d'un an et atteindront leur plein régime de production dans le courant de 1969.

Déjà, pendant la fin d'année 1968, la majeure partie des fabrications JESCO a été concentrée à Hautefort, et, de là, distribuée à travers toute la France et, par delà nos frontières, dans le monde entier.

Des centaines de milliers, des millions de jeunes de tous les pays ont ainsi pu se distraire et s'instruire avec des jeux et des images mis en service dans ce beau pays d'Hautefort, non loin des rives de la Vézère où de lointains ancêtres créèrent la prestigieuse imagerie de Lascaux.

Une très longue tradition qui n'a certainement pas d'égale ! Et que de merveilles ! quelle variété dans ces éditions JESCO ! Jugez-en plutôt :

3 - JEUX T.V.A. 10 %

à 3 F. 30

ETUIS-JEUX GAI LUTIN

S. 810 MON JARDIN EN GOMI-COLOR
S. 8101 MON VILLAGE EN GOMI-COLOR

S. 810 A MOSAIQUES
S. 8106 BELLE MAISON
S. 8107 COCO ET SES IMAGES

S. 811 GOMMETTES
S. 8112 HIER ET AUJOURD'HUI
S. 8113 LES FLEURS

S. 811 A GOMI-PUZZLES
S. 8118 GENTILS ANIMAUX
S. 8119 BEAUX CONTES

S. 813 PUZZLES
S. 8132 JOLIS CHÂTEAUX
S. 8133 GENTILS OISEAUX
S. 8134 A LA FERME
S. 8135 DANS LA FORÊT
S. 8136 COQUIN TOUTOU
S. 8137 COUS COUS ET BERNARD

S. 812 IMAGES LUMINEUSES
S. 8126 VIEUX TACOTS
S. 8127 LES SAISONS

à 1 F. 50

S. 681 DOMINO
5 sachets de 30 dominos prédécoupés
Unité : paquet de 12 assortis.

S. 682 LOTO
4 sachets de lotos prédécoupés
Unité : paquet de 12 assortis.

S. 950 POCHOIRS
4 albums à illustrer aux pochoirs avec contour 40 pochoirs découpa
1. SURPRISE 2. TAXI !
3. JOUJOUX 4. BON CŒUR
Unité : paquet de 12 assortis.

S. 990 BOIS DECOUPE
2 albums de modèles pour sujets en bois découpés
Unité : paquet de 12 assortis.

à 1 F. 00

S. 985 PIQUAGES
5 sachets de 5 cartes et 2 lacets
Unité : paquet de 25 assortis.

3 - PUZZLES T.V.A. 10 %

à 4 F. 00

S. 961 ETUIS-PUZZLES

à 0 F. 60 / 0 F. 63

S. 1310 COLORA
3 albums 12 pages 18 x 22 couverture carton
Unité : paquet de 25 assortis.

à 0 F. 75

S. 1515 JICOLOR
12 albums 16 pages 23 x 31
Unité : paquet de 25 assortis.

à 0 F. 80

S. 1500 TOUCOLOR
8 albums 12 pages 22 x 31, couverture cartonnée, gaufrée.
Unité : paquet de 25 assortis.

S. 1207 FLEURETTES MM
6 ravissants colorisages cartonnés format 196 x 205.
Unité : paquet de 25 assortis.

à 1 F. 00

S. 1680 COLORIAL
12 albums 12 pages 24 x 31, couverture cartonnée avec le LIVRE DE LA JUNGLE et LUCKY LUCK.
Unité : paquet de 25 assortis, présentoir de 64 assortis.

à 1 F. 00 / 1 F. 05

S. 1600 MULTICOLOR
8 albums 12 pages 21 x 27 sous couvertures cartonnées et gaufrées.
Unité : paquet de 25 assortis.

S. 1540 ROSBOCOLOR
4 nouveaux colorisages
Unité de vente : paquet de 25 assortis.

S. 1650 VOG'COLOR
8 albums TRÈS BELLES COUVERTURES 12 pages 20 x 292 mm.
Unité : paquet de 25 assortis, présentoir de 64 assortis.

à 1 F. 20

S. 1210 FLEURETTES GM
8 ravissants colorisages cartonnés, format 196 x 205, 16 pages
Unité : paquet de 25 assortis.
Voir S. 125 et S. 154 section 11

S. 1400 MAGI-COLOR
6 albums de peinture magique 12 pages 20 x 22 cms.

NOUVEAUX TITRES

Unité : paquet de 25 assortis.

S. 1480 DESSINS MAGIQUES
6 albums de crayonnage surprise 12 pages 30 x 22 cms.

plastique sur plateau décoré. Coques feutré porte 1 à 35 décors les 2 chiffres centraux des numéros de référence indiquent le nombre de sujets.

Unité : vrac à la demande, présentoir de 100 assortis, présentoir de 240 assortis.

VOIR LISTE DES MODELES EN PAGE 6

à 150 F. 00

DECOR-SERVICE

S. 390 D.S. ENFANT
Boîte de 100 Trans'Décor enfantins

S. 391 D.S. DECOR
Boîte de 100 Trans'Décor décoration

S. 392 D.S. MIXTE
Boîte de 100 Trans'Décor assortis

à 360 F. 00

GRAND CHOIX

S. 396 G.C. ENFANT
Présentoir de 240 Trans'Décor enfantins

S. 397 G.C. DECOR
Présentoir de 240 Trans'Décor décoration

S. 398 G.C. MIXTE
Présentoir de 240 Trans'Décor assortis

à 2 F. 00

S. 330 GRAND TRANS'DECOR
Feuillets 18 x 20 cm.
Unité : vrac à la demande.

VOIR LISTE DES MODELES EN PAGE 6

à 3 F. 00

S. 310 TRANS'DECOR MAXI
S. 311 PSYCHEDECAL
Feuillets 18 x 27 cm.
Unité : vrac à la demande.

VOIR LISTE DES MODELES EN PAGE 6

6.7 - DECALCOMANIE T.V.A. 10 %

à 0 F. 60

S. 225 BELCALCO
16 DECALCO enfantines avec tous les succès de la TELEVISION et du DESSIN ANIME.
Unité : boîte de 50 assortis. S. 2255

à 0 F. 80

S. 300 GLISSANTES
16 DECALCOGLISSANTES avec les derniers succès de la TELEVISION et du DESSIN ANIME.
Unité : boîte de 50 assortis. S. 3050

à 1 F. 20

S. 341 CALCOLUX
10 CALCOLUX décalcomanies glissantes, riches

LES NOUVELLES D'HAUTEFORT

vous présentent
les dernières nouveautés
de

JESCO-IMAGERIE

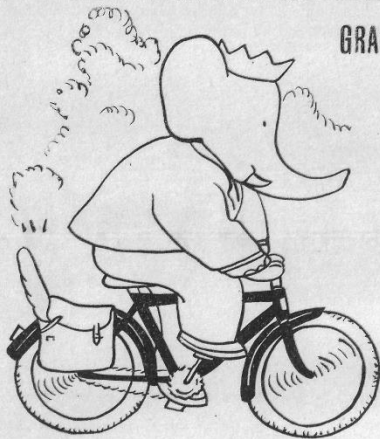
Siège Social : ATELIERS et MAGASINS

24 - HAUTEFORT

Services Commerciaux et Administratifs :

35, rue Henri-Barbusse - CHILLY - MAZARIN 91

Tél. : 920-78-98



GRANDE NOUVELLE !

BABAR

l'ami
des enfants

est
arrivé
chez
JESCO !

Vous le trouverez dans :

DECALCOMANIES

- S. 225. BELCALCO à 0 F. 60
- S. 300. DECALCOGLISSANTE à 0 F. 80
- S. 341. CALCOLUX à 1 F. 20

COLORIAGES

- S. 1700. BARICOLOR à 1 F. 50
- S. 1985. COLOREANT à 3 F. 00

DECOUAGES

- S. 642. PREDECOUPE à 2 F. 00

PRESENTOIRS SPECIAUX

- S. 122. BABAR 17 à 96 F. 00
- 64 Color S. 1700 à 1,50
- S. 123. BABAR 19 à 96 F. 00
- 24 Color S. 1985 à 3,00
- 12 Découpages 642 à 2,00
- S. 124. TOUTBABAR à 102 F. 00
- 10 Décalco S. 341 à 1,20
- 40 Color S. 1700 à 1,50
- 15 Découpages S. 642 à 2,00



PUZZLES A CUVETTE

Une présentation dans le vent !
des images ravissantes !
format 223 x 305 m/m

- S. 961. ETUI 1 PUZZLE à 4 F. 00
- S. 962. BOITE 2 PUZZLES à ... 6 F. 30
- S. 964. BOITE 4 PUZZLES à ... 9 F. 90

L'éditeur JESCO fut-il le créateur des « émoticônes » de nos Smartphones et autres iPhone d'Internet ? en avance de plusieurs décennies sur son temps ?

pour sourire !

aux anges

ET SURTOUT, QUOI QU'IL ARRIVE, ...

ne restez pas comme ça...
avec JESCO vous aurez toujours le

C'EST GARANTI SUR FACTURE !

féroce

fou

immobilier

jaune

angélique

acidulé

ex-immobilier

bon enfant

en chœur

Concorde

Vous trouverez le Concorde dans les coloriages S. 1840 et S. 1940, les découpages S. 643, les Gomi-Puzzles S. 695 l'Ingénia 675/4, les puzzles S. 96, S. 961, S. 962, S. 964 et dans :

JEUX ÉDUCATIFS

S. 860/01

un grand domino d'images : d'Icare au Concorde, toute l'histoire de l'aviation, une belle boîte décorée.

Unité de colissage : caisse de 9 boîtes.

S. 860/02

un grand tableau puzzle (30 x 44 cms) du Concorde à assembler en jouant aux dominos. Amusant.

Unité de colissage : caisse de 9 boîtes.

Eventuellement, les références 860/01 et 2 peuvent être livrées assorties dans la caisse de 9.

Grand jeu djibi

S. 900

VENTE

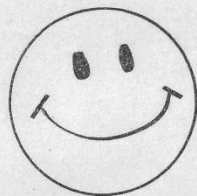
à 50 F 00 T.P.

six Concordes en course autour du monde : un jeu passionnant et instructif. Belle présentation avec une carte-planisphère de 0 m 50 x 1 m., 3 jeux de cartes, 6 pions Concorde et 2 dés.

Unité : caisse de 6 boîtes.



rallye Concorde



CAMPAGNE DU SOURIRE

Vous trouverez dans nos collections :

— des TRANSDÉCOR (S. 350.907 et 351.209)

— des AUTOCOLLANTS

— des PAPIERS A LETTRES

et vous aurez des DISPLAYS de toutes sortes frappés au label du SOURIRE.

pour vendre avec le Sourire !

TRANS'LETTER... le complément des TRANS'DÉCOR JESCO

Pour tout marquage, signalisation, flash publicitaire, affichage en enseigne... en tous lieux (bureaux, boutiques, administration...).

Véritable peinture à décalquer, les **Trans'Letter** s'appliquent facilement, rapidement et tiennent solidement. 3 couleurs (noir, rouge et or serti), 5 tailles 12 1/2, 19, 25 1/2, 38, 51 m/m) ; livrés en pochettes par police de caractères (lettres ou chiffres) d'une même taille et d'une même couleur.

Documentation T.L. sur demande.



intellectuel



louche



complice

LE VOL DU SIÈCLE

70 CONCORDES DISPARAISSENT

BABAR ET CAROLINE KIDNAPPÉS

Le cambriolage dont a été victime la **S.A. JESCO** dans ses locaux parisiens apparaît comme la plus gigantesque opération tentée par les spécialistes du tricrac. En une seule nuit, **70 Concordes** ont disparu ainsi que **Babar et Caroline**.

Si l'on a pu heureusement récupérer ces derniers, il n'a pas été possible de retrouver la moindre trace des **Concordes**.

Qu'on se rassure ! Les chaînes de montage **Jesco** travaillant à plein régime permettent néanmoins de satisfaire toutes les commandes.



Monsieur Jean François DELAYENS, directeur de JESCO

Résumé d'un entretien accordé par M. Jean François Delayens :

M. Delayens qui travaillait à Périgueux, revenant de l'armée fut embauché par M. Guilloux à Hautefort en 1971 comme directeur de Jesco-Lito, une activité et une fidélité qui dureront 42 ans.

L'autre société créée par M. Guilloux, FABEP (FABrication Edition Papeterie), première entreprise de façonnage de la Dordogne, avait comme activité essentielle le façonnage des productions de Jesco ; une autre société également créée sur place à Hautefort, Offset Périgord, était dirigée par M. Cournil, fils de l'imprimeur « Imprimerie Cournil », place Francheville à Périgueux.

C'est donc tout un environnement lié à l'imprimerie (Offset Périgord), le façonnage (FABEP) et l'édition (JESCO) qui s'activait à Hautefort. De grosses quantités de tirages particulièrement dans la décalcomanie permettaient d'obtenir des coûts de production très compétitifs.

80 % du façonnage réalisé par FABEP était destiné à la production de JESCO ; 20 % concernait des travaux pour d'autres imprimeurs du département, mais ceux-ci se sont progressivement équipés du matériel nécessaire à cette activité, ce qui diminuait fortement les productions. FABEP ne pouvait donc plus poursuivre celles-ci, entraînant ainsi conjointement avec d'autres facteurs, la disparition de cette société.

Pour diversifier son catalogue, M. Guilloux achète les éditions CAPENDU fabriquant des albums en tissus, il assure ainsi un nouvel essor pour JESCO, qui réalise aussi les maquettes « Ingénia », dont une du château de Hautefort, dont le bénéfice sera reversé pour la restauration du château après son incendie de 1968.

En 1984, le M. Guilloux vend JESCO au groupe familial français LITO ; M. Guilloux possède la licence des droits dérivés des « Schtroumf » qui a un gros succès à la télévision, et assure le succès également pour l'entreprise de Hautefort.

Après la disparition de FABEP et Offset-Périgord, LITO ne fait à Hautefort que du conditionnement et de la logistique. Les travaux d'imprimerie sont réalisés par l'imprimerie de Clairvivre Offset-Corrèze. A la fermeture de cette imprimerie, les travaux d'impression sont réalisés en Italie.

Mais Hautefort est à l'étroit, les stocks qui sont à Chilly Mazarin doivent être transférés, LITO procède donc à l'agrandissement de ses locaux sur les quais de l'ancienne gare en construisant un nouveau bâtiment en « usine relais » avec des aides publiques.

LITO rachète VOLUMETRIX à Lyon et amène son activité de fabrication des bons-points et édition des gommettes « Volumérix » à Hautefort : réception du papier autocollant imprimé, mise en forme par découpage avec conditionnement et distribution.

Le Service Commercial et les studios de création restent à Champigny sur Marne.

Des outils informatiques sont mis en place et les activités administratives qui étaient à Champigny sur Marne, sont transférées à Hautefort.



L'ancienne gare de Hautefort, transformée en bureaux pour JESCO, puis LITO, a conservé son architecture et son aspect d'origine.

Un nouveau départ pour l'aménagement de l'ancienne gare de Hautefort

JESCO et FABEP sont donc le point de départ en 1969 de la transformation du quartier de l'ancienne gare de Hautefort, restée à l'abandon une dizaine d'années.

Le bâtiment de FABEP qui a cessé son activité de production, va être occupé par une annexe de la Coopérative Agricole de La Bachellerie.

Un quartier artisanal, commercial et industriel de l'ancienne gare entre les bourgs de Hautefort et Saint Agnan est bien lancé.

Un nouveau bâtiment est construit sur l'ancien tracé de la voie ferrée côté Saint Agnan, pour abriter l'atelier de ferronnerie de M. Maury.

Son décès accidentel provoquera l'arrêt de cette activité, mais l'entreprise de plomberie –

électricité Bugeaud et Fils quitte la rue Bertrand Artigue d'Hautefort, pour s'installer dans ces locaux devenus vacants.



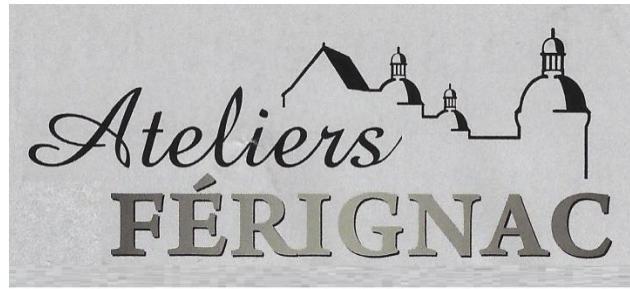
Près du pont de la route des Vidalloux, une station de lavage des véhicules est aménagée et s'agrandit.

Sur les terrains libérés des emprises des voies ferrées qui se prolongent jusqu'à l'ancienne barrière de Joisse, d'autres entreprises viennent construire de nouveaux bâtiments à Hautefort:

- les Etablissements Férygnac de charpente et menuiserie quittent Coubjours,
- et l'Atelier d'Œuvres de Forge et créé,

elles s'installent en 1994.

Ces deux entreprises portent le rayonnement de l'art et de l'artisanat à travers tout le pays.



- **1928 : L'AVENTURE DÉMARRE**

Créé par Monsieur Jean Férignac en 1928 à COUBJOURS, en Dordogne.

- **1929 : DÉBUTS DE L'HISTOIRE AVEC LE CHÂTEAU DE HAUTEFORT...**



ci-contre, M. Férignac avec la baronne de Bastard



M. FERIGNAC s'impose très vite par la qualité de ses conseils et de son travail : à la suite des travaux de réfection de châteaux incendiés l'entreprise est remarquée par le Service des Monuments Historiques.

- **1960 : COMMENCEMENT DES GRANDS CHANTIERS SUR LE DÉPARTEMENT**

Dans les années 1950 et 1960, les châteaux du sud du Périgord trouvent acquéreurs et de lourds travaux y sont entrepris. M. FERIGNAC impose son style et devient incontournable.



- **1980 : RECONNAISSANCE DU SAVOIR-FAIRE À L'ÉCHELLE NATIONALE**

La Rochelle, Musée du Nouveau Monde / Paris, Musée Carnavalet, Le Sénat / Rennes, Parlement de Bretagne / Carcassonne, Tours de la cité / Château de Biron / Château de Duras / Cathédrale Saint André à Bordeaux ...

- **1993 : OUVERTURE VERS L'INTERNATIONAL**

La restauration du Manoir de Waddesdon en Grande Bretagne.

Boiseries sculptées et portes intérieurs.

Musée Victor Hugo Guernesey.

- **2000** : L'entreprise élargit son rayon d'action vers une clientèle privée sous une maîtrise d'ouvrage déléguée de la direction régionale des affaires culturelles.
- **2001** : Nouvelle campagne d'investissement lancée dans le matériel de haute technologie (centre d'usinage, logiciel de dessin) et un bureau d'études / recherche et développement se constitue pour répondre à un marché en pleine évolution.
- **2008** : Antonio MORISSET est embauché comme directeur de site, puis nommé en juillet 2012, Directeur Général des Ateliers Férignac.
- **2012** : Lancement commercial d'une gamme de fenêtre hautes performances énergétiques qui permet aux Ateliers Férignac de se positionner sur de grands et beaux projets nationaux et internationaux.
- **2015** :
Développement du bureau d'études en Charpente.
- **2017** : Rachat de l'entreprise par 6 salariés de l'encadrement et création d'une société holding.
- **2018** : Investissement dans du matériel productif pour l'activité charpente afin de répondre aux mieux aux besoins de la clientèle.
Acquisition de l'ensemble de l'immobilier industriel du site de la Gare Hautefort.

- **Aujourd'hui**

Plus de 600 chantiers prestigieux en France et à l'international

Une équipe qualifiée composée de plus de 50 salariés

Un savoir-faire Certifié par trois labels nationaux

Atelier d'Œuvres de Forge

Atelier d'œuvres de forge

Activité : Serrurerie, ferronnerie, forge, métallerie, fonderie et travaux d'art

Date de création : 1994 **Dirigeant :** Thomas Holt **Effectif :** 10 personnes

Chiffre d'affaires : 1,9 million d'euros

AOF forge l'excellence

Ici, à quelques encablures de l'un des plus beaux châteaux de Dordogne, on forge l'excellence. Bienvenue à l'Atelier d'œuvres de forge de Hautefort. L'effectif est limité (10 personnes, le patron, Thomas Holt, compris), le nombre de clients aussi (environ 17 par an). Mais l'AOF restaure ou fabrique des grilles, des portails, des garde-corps, des balcons, des menuiseries, des pièces de serrurerie, etc. pour les plus beaux bâtiments, des châteaux du Bordelais aux adresses prestigieuses de Paris, en passant par des chantiers à Taïwan ou aux États-Unis.

« On fait du sur du sur-mesure, on vend des œuvres et des heures de savoir-faire », expose Thomas Holt. S'il est notamment titulaire d'un master en informatique, il a ajouté à son CV plusieurs diplômes professionnels (ferronnerie d'art, restauration du patrimoine, rampiste, serrurier métallier...) et réalisé un mini-tour de France. Bref, il partage les compétences et la passion de son équipe. Arrivé dans l'entreprise en 2013, il a « tout appris » en partageant le bureau du créateur de l'AOF, Nicolas Henry, avant de reprendre le flambeau en 2020.

Bascule économique

« On vient nous chercher pour le style XVIII^e à la française, Louis XV. Mais aussi pour des réalisations ultracontemporaines », indique le jeune président. Il montre avec fierté des

images de l'une des dernières grandes réalisations de l'AOF : La Samaritaine à Paris.

Les compagnons de Hautefort ont restauré les garde-corps Art nouveau et l'escalier monumental du temple du luxe de LVMH à Paris, inauguré au début de l'été 2021. Cette opération de prestige, qui a duré sept ans, dont « quatre années d'exécution pure », est la plus importante dans

**« On fait
du sur-mesure,
on vend des œuvres
et des heures
de savoir-faire »**

l'histoire de l'atelier. Elle a pesé près de 2 millions d'euros et prouve ainsi que la petite entreprise périgourdine a réussi sa bascule économique. Ce marché de niche a radicalement changé, alors que « les budgets du ministère de la Culture ont tenu un écosystème pendant des années ». L'activité de l'AOF, à 80 % faite de commandes publiques à sa création, vient désormais à 90 % de clients privés. « Sinon, on ne serait plus là », souffle Thomas Holt. ■

STÉPHANIE CLAUDE

Intermarché à Hautefort

Quelques années plus tard à la fin du siècle dernier, un nouvel élan commercial est apporté sur ces terrains de l'ancienne gare de Hautefort avec la construction et l'ouverture en 1999 d'un magasin « Intermarché », ainsi qu'une station libre-service de carburant, attirant et retenant ici une clientèle qui délaissait les commerces du bourg de Hautefort pour aller vers Périgueux ou Terrasson.

La dynamique ne s'arrête pas là, en 2021 un nouveau bâtiment à destination commerciale est construit entre les structures de la Coopérative Agricole et Intermarché.

Une fleuriste, un coiffeur, un magasin d'électro-ménager, ouvrent une boutique les uns après les autres, et deux ou trois locaux supplémentaires sont disponibles dans ce nouveau bâtiment.

l'Atelier d'œuvres de forge doit quitter l'emplacement actuel à l'ancienne gare pour agrandir ses locaux et s'installer à la zone artisanale des Broussilloux ; les locaux libérés seront occupés par les Ets Férygnac.

D'autres anciennes gares du pays de Hautefort, Cherveix-Tourtoirac, Boisseuilh, Segonzac, Badefols d'Ans-Coubjours, connurent le même sort d'abandon à la fin de l'exploitation de la ligne de chemin de fer de Thiviers à Brive et Terrasson

- Boisseuilh est occupé par une industrie de sciage du bois des forêts environnantes, riches en chênes de bonne qualité ;
- Tourtoirac-Cherveix sert de bureaux, d'ateliers et de remise de matériel du Service départemental de l'Équipement ;
- Le bâtiment de l'ancienne gare de Coubjours-Badefols d'Ans, fut racheté par une famille pour être transformé en maison d'habitation ;
- Segonzac en Corrèze, trop isolé n'a pas connu de nouvelles activités.

De toutes celles-ci, seule l'ancienne gare de Hautefort, dont la structure des bâtiments de façade a été conservée avait pris un essor déterminant grâce à l'arrivée de JESCO et au dynamisme de M. Guilloux son président directeur général.

