

A propos des engins de traction desservant cette ligne :

Cette ligne a été exploitée avec des machines comme la 030 (une 030 figure en couverture de ce dépliant ; cette image est, en guise de clin d'œil, une maquette d'une machine 030 Etat ; à voir sur le site Internet : <http://francois.boudy.pagesperso-orange.fr>).

La ligne a été ensuite exploitée par des machines comme des 040 et des 130 ; dans l'entre-deux-guerres, ont été utilisés des engins plus puissants comme des 141 et des 150.

Dans l'après-guerre ont circulé des autorails comme le Picasso ou l'ABJ ; puis d'autres autorails vinrent comme le X 2400 ou le X 2800.

Enfin, on a vu arriver les automoteurs TER X 72500 et X 73500 (dont on découvre ici l'image ; à voir sur le site Internet : <http://www.lemosin.net>) :



Ce dépliant a été conçu par Pierre Gandois, avec l'aide d'adhérents des Amis du pays de Bugeat ; vos commentaires sur les sujets évoqués ici peuvent être envoyés à : gandois@noos.fr

page 4/4

Imprimé sur du papier recyclé

Les Amis du Pays de Bugeat

Limoges - Bugeat - Ussel : de la 030 au X 73500, une aventure ferroviaire

**19ème édition de la Journée du Goût organisée par
Les Amis du pays de Bugeat**

Foyer Rural de Bugeat - Jeudi 9 août 2012 – 16 h 00

**Conférence avec :
Messieurs Jacques Ragon & Jacques Rousset,
Fondateurs d'HistoRail
et Jean-Yves URBAIN**



page 1/4

Lors de cette conférence, nous découvrons les multiples aspects – techniques, économiques, culturels, humains - sous lesquels se présente à nous la ligne de chemin de fer qui dessert Bugeat ; apportons ici quelques témoignages sur le chemin de fer, et sur la ligne Limoges – Bugeat - Ussel.

La ligne, il y a 60 ans ; le regard de Lucien M. Vilain :

Dans un ouvrage (voir la bibliographie, ci-dessous), Lucien M. Vilain décrit la ligne, telle qu'il l'a vue, vers 1960 ; il rappelle que le tronçon d'Eymoutiers vers Ussel a été mis en service le 8 octobre 1883, la partie d'Eymoutiers à Meymac se raccordant à Meymac à la transversale Clermont-Ferrand - Brive, ouverte en 1880 entre Ussel et Tulle ; voici comment Lucien M. Vilain décrit la ligne, telle qu'elle se présentait à la fin des années 1950 :

« Actuellement, il existe 3 AR d'autorails de Limoges à Ussel, plus un AR de train ouvrier Limoges - Eymoutiers, récemment remplacé par un autorail avec remorques.

En 1955, les trains ouvriers ont transporté une moyenne de 203 voyageurs journaliers munis de cartes d'abonnement et non compris les voyageurs ordinaires.

La ligne est sous le régime de la signalisation simplifiée, l'annonce et l'espacement des trains s'effectuant par cloches électriques et téléphoniquement. »

Une ligne stratégique ; l'éclairage de J. Ragon & J. Rousset :

Les deux fondateurs d'HistoRail, musée du chemin de fer de Saint-Léonard-de-Noblat, mettent en valeur, dans une brochure créée à l'occasion du 1er voyage du train à vapeur tracté par la 141 TD 740, en mai 1984 (texte publié sur le site Internet : <http://www.historail.com>), l'importance économique de la ligne.

Les trains assuraient le transport de chaux et d'engrais pour l'agriculture, et de produits pour les usines de papier et de porcelaine ; et les auteurs rappellent les activités prises en charge par cette ligne :

« De plus chaque année 20 000 t de bois étaient expédiées par flottage à « bûches perdues » sur la Vienne, et 30 000 têtes de bétail étaient acheminées de la montagne limousine vers les régions de l'Ouest. »

Le voyage en chemin de fer ; les mots de Jean Giraudoux :

Goûtons ces lignes extraites de « Siegfried et le Limousin », publié en 1922 aux Editions Grasset, dans lequel Giraudoux nous fait partager les émotions de son personnage au moment où celui-ci aborde le Limousin ; dans notre XXIème siècle, nous n'entendons plus les employés du chemin de fer crier les noms des gares : « La Celle ! », « Viam ! », « Bugeat ! » ; mais tentons d'imaginer que nous entendons ces voix, en écoutant Giraudoux :

"On cria le nom de la première gare limousine, et, soudain, ce département que j'avais quitté à deux ans et que je croyais ignorer me reçut comme son enfant. Mon père l'avait habité toute sa jeunesse, tous les noms propres que l'on prononçait chez moi avec amour et respect étaient pris dans les almanachs, les annuaires, les journaux de ce pays, et jamais noms n'avaient contenu pour moi plus de nostalgie et d'aventure que ceux qu'appelaient maintenant à toute voix les employés (...) Car, comme si l'on criait tout à coup dans le silence, aux arrêts de votre train, les noms de celles que vous avez aimées ou désirées, on criait Argenton, Saint-Sébastien, Azérables !

Quelques ouvrages évoquant la ligne Limoges-Ussel :

José Banaudo & Fabrice Lanoue : « Sur les rails du Limousin » ; Editions du Cabri ; 2003.

René Gibiat : « Auvergne ; Limousin » ; Editions Presse et Editions Ferroviaires ; 2006.

Claude Lacan : « Histoire du chemin de fer en Limousin » ; Editions René Dessagne ; 1984.

Lucien M. Vilain : « Les chemins de fer de montagne français » ; Editions Vigot Frères ; 1960.