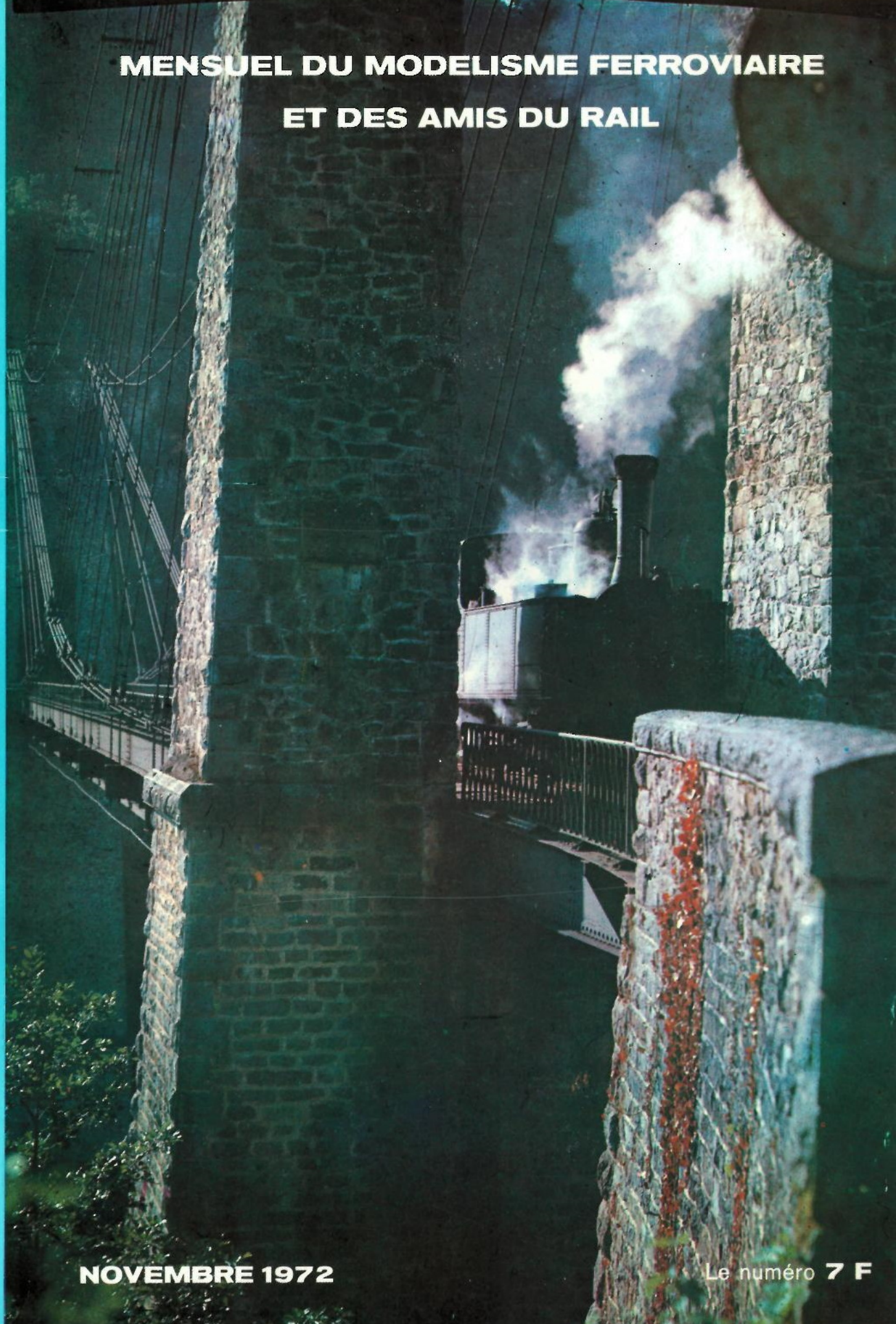


105

**MENSUEL DU MODELISME FERROVIAIRE
ET DES AMIS DU RAIL**

L'INDÉPENDANT DU RAIL



NOVEMBRE 1972

Le numéro **7 F**

Les tramways départementaux de la Corrèze

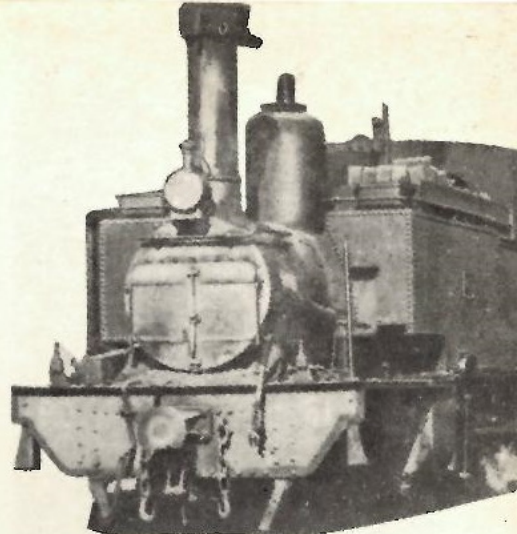
PAR LUCIEN VILAIN

Indépendamment du réseau à voie étroite d'intérêt général, long de 94,6 km, concédé à la Cie d'Orléans, le département de la Corrèze était doté d'un réseau également à voie étroite, mais d'intérêt local, concédé à la Compagnie des Tramways départementaux, de la Corrèze constituée définitivement qu'en 1908, après des projets, démarches et palabres qui ont duré une dizaine d'années.

La conception de ces lignes, était presque périmée dès cette époque, les conditions d'infrastructure, pour réaliser des économies, étaient très dures,

avec de longues et fortes rampes atteignant couramment 30 à 40 mm/m et exceptionnellement 50 mm/m et un trafic invraisemblable où le rayon des courbes descendait à 40 mètres. De plus, le matériel roulant n'était pas adapté à la desserte de lignes aussi dures, dont l'une atteignait une longueur de 101 km.

Par décret du 24 Avril 1908, les lignes suivantes concédées à la dite Cie ont été déclarées d'utilité publique. 1/ C'étaient les lignes de la Rivière de Mausac PO (station de la ligne de

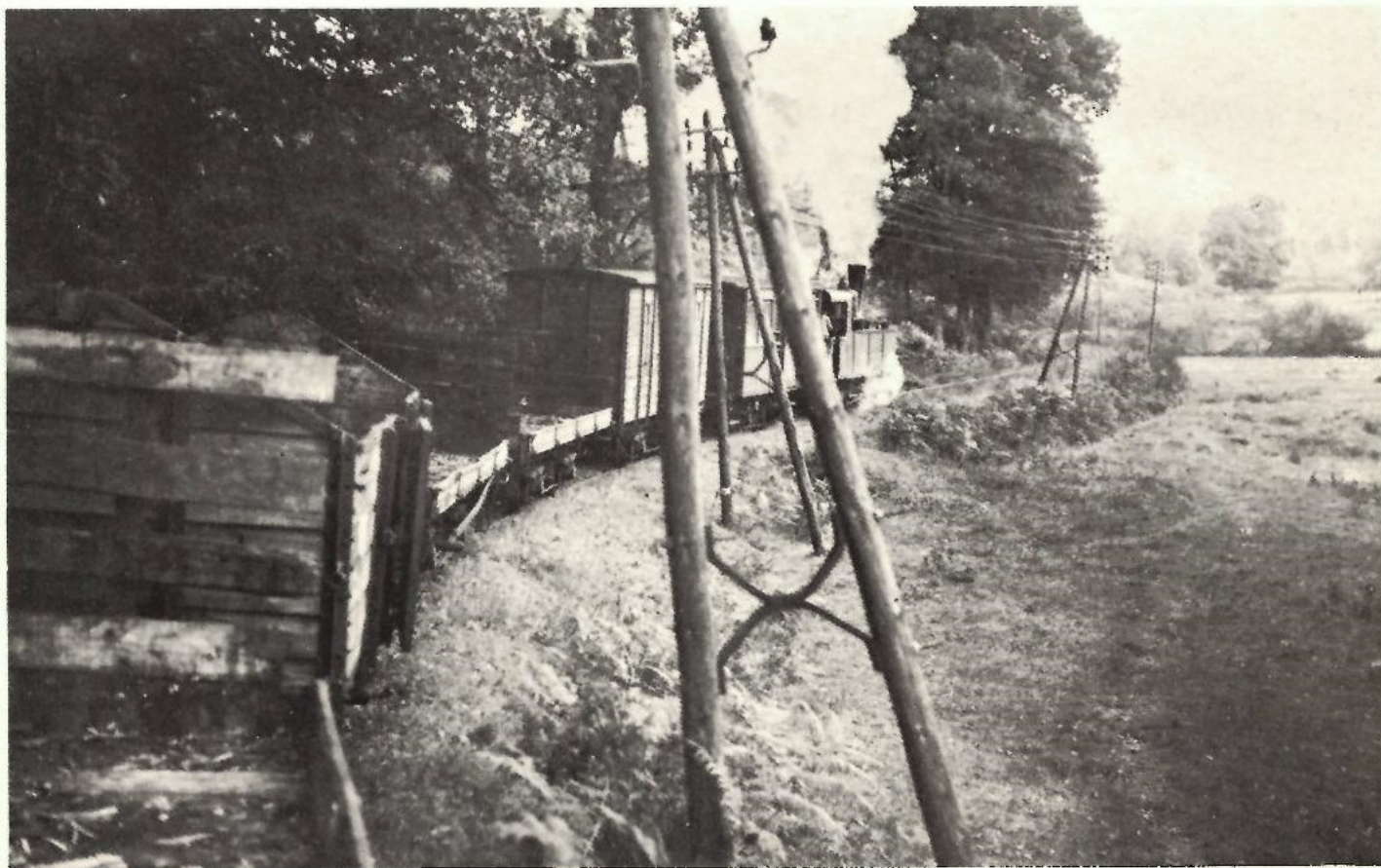


Périgueux à Brive) à Juillac (27 km).

2/ D'Aubazine-St Hilaire PO (station de la ligne de Brive à Tulle) à Beaulieu-sur-Dordogne avec rebroussement sur Beynat (39 km).

3/ Du Basplos à Turenne PO (station de la ligne Brive-Capdenac) 19 km
4/ D'Ussel PO (station de la ligne de Tulle à Clermont) à Tulle PO ... 101 km avec embranchement du Mortier à Laroche-Canilhac (4,5 km).

Toutes ces lignes furent ouvertes au trafic en 1912-1913, avec un peu de retard sur les prévisions.



Train mixte entre St Bonnet-Avalouze et le Mortier (photo E. Duclos)



Sur le viaduc suspendu au droit des nœuds d'articulation des fermes.

L'exploitation fut presque dès le début déficitaire et le conflit de 1914, survenu peu après n'arrangea pas les choses.

Train mixte aux Tournadous près de Soursac (photo J. Forget).

Après la guerre, le développement de l'automobile influença le trafic de ce réseau, dont les trains, souvent déshérités étaient lents, inconfortables et mal entretenus, de sorte que le déficit s'accroissant d'année en année, le Département de la Corrèze, racheta la concession et en confia la gestion à la Société d'exploitation de chemins de fer en Corrèze, qui exploitait déjà pour le compte du réseau d'Orléans, les lignes d'intérêt général d'Uzerche-Tulle-Argentat et de Seilhac à Treignac précitées.

Cependant le déficit, malgré les mesures prises ne faisant que s'accroître, le Conseil Général vota en 1932 la suppression du réseau de tramways, qui seraient remplacés par des autobus sauf toutefois la ligne d'Ussel à Tulle, au trafic plus important, qui resta ex-



Un train des Tramways de la Corrèze passant sur le viaduc suspendu des Rochers Noirs, à près de 90 m au-dessus du torrent (photo Vilain).

exploitée par fer, les lignes subsistantes étant sous le contrôle de la STAPO (1).

L'embranchement du Mortier à Laroche-Canilhac a été supprimé en février 1940.

Les autres lignes furent déposées et le matériel vendu ou dépecé.

La section d'Ussel à Neuvic d'Ussel qui fonctionnait pour les marchandises a été fermée à tout service en 1952.

Enfin, malgré deux coûteuses rectifications du tracé avec ouvrages d'art entrepris, quelques années auparavant et dues à l'établissement de retenues d'eau d'usines hydro-électriques, et malgré une augmentation du trafic marchandises, la ligne de Neuvic à Tulle a été déclassée et fermée à tout service le 1er Janvier 1960.

Quelques mois après, avec une vitesse digne d'une meilleure cause, la voie était entièrement déposée. D'après une opinion autorisée, la substitution du service routier au fer de Neuvic à Ussel s'était avérée plus coûteuse déjà en 1952.

La ligne d'Ussel à Tulle qui a survécu de 20 à 28 ans au reste du réseau avait un trafic plus fort, elle desservait quelques localités assez notables parmi lesquelles Neuvic d'Ussel, Lampleau, Marcillac-la-Croisille, etc ...

Son profil était fort difficile avec des dénivellations de 200 à 300 m sur de courtes distances, celle maximum étant de 478 m.

De nombreuses rampes atteignaient 43 et même 47^{0/00}, accompagnées de rayons très courts de l'ordre de parfois 40 mètres, mais fréquemment 100 m, c'est ainsi que le tracé comportait sur une longueur de 91 km, un total de 734 courbes d'un développement total de 36 km environ.

La ligne dépassait souvent 500 m et 600 m d'altitude elle s'élevait à près de 700 mètres aux environs de MESTES près d'Ussel.

Ayant été établies le plus économiquement possible, les extravagances du tracé ont évidemment dispensé la construction de travaux d'art, mais en contrepartie, au détriment de la vitesse commerciale, qui même avec les autorails était remarquablement basse et variait en gros de 13 à 24 km/h (2).

Entre les stations de St Bonnet-Avalouge et de Tulle, la ligne devait



avoir une infrastructure particulière, suivant partiellement l'accotement des routes et accéder en gare de Tulle par la cour de la gare de la petite vitesse, mais par mesure d'économie, il fut décidé pour ces dix derniers kilomètres d'utiliser la ligne PO à voie étroite d'Argentat à Tulle, moyennant antérieurement redevance à la Cie d'Orléans ou au PO-Midi et ensuite à la SNCF.

Peu d'ouvrages d'art ont été édifiés

par suite des conditions du tracé exposées ci-dessus, il n'en existait qu'un seul de notable, mais il était de taille ; il s'agissait en effet, de traverser à grande hauteur, entre les stations de Soursac et de Lampleau, la gorge de la

(1) Société d'exploitation de transports auxiliaires du réseau PO.

(2) A noter qu'à l'époque, la vitesse des autocars n'excédait guère ce chiffre



Luzège, affluent de la Dordogne, dont les défilés déserts atteignent de 300 à 350 mètres de profondeur.

Eu égard la hauteur considérable (90 m), un ouvrage en maçonnerie aurait présenté des difficultés pour son lancement, on décida alors l'adoption d'un pont suspendu système Giselard, à nappes paraboliques, triangulées dont le type expérimenté peu d'années auparavant sur la ligne à voie étroite de Cerdagne, concédée à la Cie du Midi, avait donné des résultats excellents. Le viaduc des Rochers Noirs ou de la Roche-Taillade, conservé par les Ponts et Chaussées a une longueur de 158 mètres au-dessus du torrent.

Établi à la côte 377, la travée centrale suspendue à 140 mètres de longueur, et celles extrêmes respectivement 11 mètres côté Lapeau et 7,4 mètres côté Soursac ? ...

Les piles construites en matériaux granitiques, ont une hauteur respective du côté de ces mêmes localités de 53,7 m et 41,7 m. La hauteur totale du dessus des piles au torrent atteint 133 mètres.

MATÉRIEL ROULANT DES TRAMWAYS DE LA CORREZE

Le matériel roulant commun à la plupart des lignes, comprenait 18 locomotives-tenders type 030 N° 1 à 18, en deux sous-séries et 154 voitures ou wagons divers se subdivisant ainsi :

Voitures à bogies	AC	7	(4)
Voitures mixtes	AC	6	(2)
Voitures 2 ^e classe	C	16	(6)
Fourgon 1 ^{ère} classe	DA	9	(5)
Fourgon avec postal	DP	6	(4)
Wagons plats	H	39	(22)
Tombereaux I		32	(22)
Wagons couverts	K	40	(30)
Wagons plats à Tréteaux		9	(5)

Les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre de véhicules affectés à Ussel-Tulle et à l'embranchement de Laroche-Canilhac.

Les locomotives ont été étudiées et construites par les Ets Piguat à Lyon en 1912-1913.

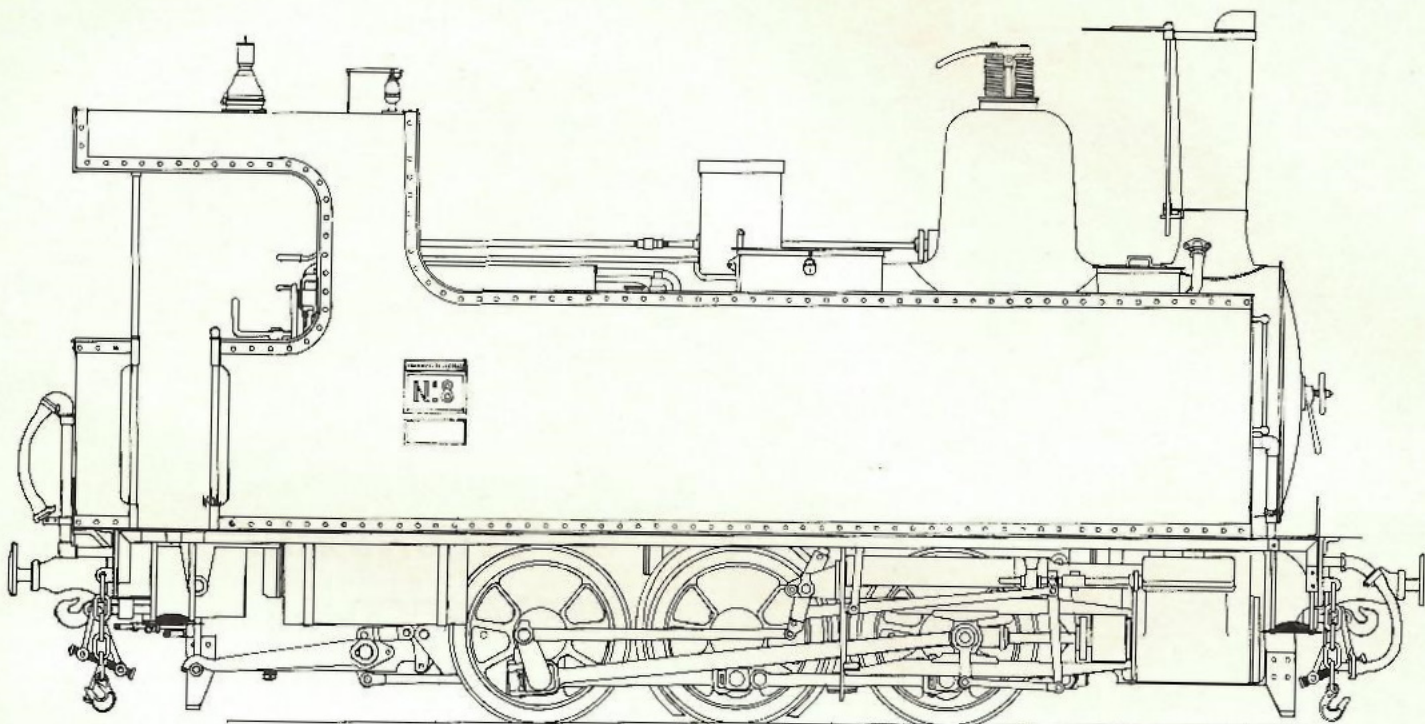
C'étaient des machines classiques pour la voie métrique avec cylindres en porte-à-faux de 320/420 mm, dis-

tribution Walschaerts, boîte à feu Crampton à tirants, échappement à valves, surface de grille 0,76 m², timbre élevé pour des machines de ce genre de 13 Hpz, effort de traction 4275 kg, frein à vide et à vis.

Vitesse limitée en service 25 km/h, toutefois sur le parcours POC de Tulle à St Bonnet-Avalouze, la vitesse pouvait atteindre 35 km/h. En palier, ces machines pouvaient remorquer 130 t à 25 km/h, 55 t à 15 km/h en rampe de 47 mm/m.

Pendant la deuxième guerre mondiale, plusieurs d'entre elles, furent réparées par les ateliers de Périgueux SNCF, à cette occasion elles reçurent un foyer acier avec une porte autoclave à un vantail, type PO.

On pensa dès 1923 à avoir une exploitation plus économique et une vitesse commerciale plus grande avec des véhicules automoteurs et une automotrice Tartary fut achetée et mise en service sur la Rivière-Juillac, puis en 1924, une automotrice DE DION type JM 2.



En 1924, un autobus sur rails type Saurer est mis en service sur Tulle-Ussel puis l'automotrice Tartary transférée sur le Mortier à Laroche-Canilhac, une deuxième automotrice DE DION JM 2 a été affectée sur Aubazine-Bailieu en 1925 pendant que la même année, une deuxième Saurer est mis en service sur Tulle-Ussel pouvant circuler avec une remorque.

En 1946, deux autorails DE DION ML à deux essieux et à essence furent loués à la SNCF, puis en 1954, la SNCF recéda les quatre autres autorails DE DION, précédemment achetés en 1937 aux Tramways de l'Ain par le PO-Midi pour le POC et qui permirent de porter la vitesse commerciale à 24 km (vitesse limite 30 à 40 km/h à cause de la voie.

L. VILAIN



Locomotive-tender type 030 à Lapeleau (photo Vilain).



SORTIE IMMINENTE DES CITERNES A 3 ESSIEUX

208 { A - AVIA
E - ESSO
T - TOTAL
AL - ALGECO

PRIX SPECIAUX
POUR ABONNES



LA RAME CONSTRUITE **128 F**
" EN KIT **98 F**

*Cette offre très spéciale est valable pour
le mois d'Octobre seulement.*

C.C.P. LAVIGNES 24.479.37 PARIS