

la vie du rail

INTERRESEAUX

M 2042 - 753 - 4 F
H. ROBERT / PHOTOGRAPHIE BELGIOU et LUXEMBOURG - P. SUISSE

claude wagner

LE TRANSCORREZIEN

N° 1753 / 27 JUILLET 1980 / 4 F

IL Y A VINGT ANS...



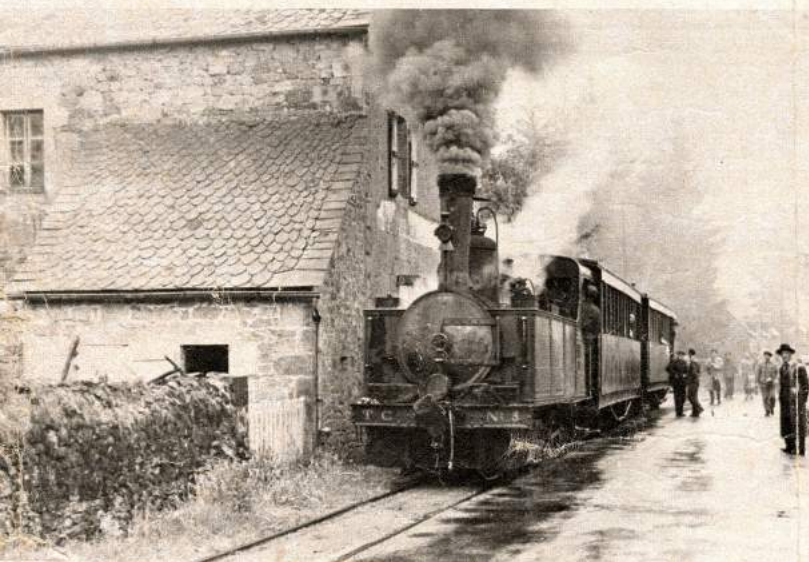
Cl. Wagner

F. Fontaine



Une composition typique en gare de Lapeau, avec une 030 T Piguet, une voiture à essieux et une à bogies.

Un train de marchandises au débouché du viaduc des Rochers-Noirs, appelé aussi viaduc de La Roche-Taillade, sur la Luzège.



Photos Cl. Wagner



La traversée de Marcillac-la-Croisille empruntait la rue principale, ce qui faisait évidemment l'affaire des photographes. (Voyage FACS.)

Le passage de l'autorail De Dion, du service régulier à Espagnac. Une ambiance caractéristique des secondaires français, à une époque où l'on n'avait pas encore perdu l'habitude d'aller à la gare et de prendre le train !

F. Fontaine



... LES TRAMWAYS DE LA CORRÈZE

nouvelles brèves

CANADA

● Le Canadien National, en se portant acquéreur des actions que détenaient les chemins de fer du Canadien Pacifique sur le réseau Northern Alberta Railway, est désormais propriétaire à part entière de celui-ci. Ce réseau de 1 480 km, au nord d'Edmonton, assure notamment un important trafic minier.

ÉGYPTE

● Dans son rapport présenté récemment, le Conseil national de la production et de l'économie déclare que pratiquement aucun des plans de modernisation des Chemins de fer égyptiens n'a été réalisé depuis vingt ans; la raison principale en était le manque de moyens financiers. Le rapport précise que 83 % des locomotives, 61 % des voitures et wagons et 40 % des voies sont utilisés au-delà de leur durée de vie réelle. Le chemin de fer ne transporte que 13 % du volume total transporté dans le pays. Le Conseil estime qu'en l'an 2000 le chemin de fer transportera 16 millions de tonnes et 920 millions de voyageurs (contre 370 millions en 1980).

ESPAGNE

● La RENFE envisage de moderniser en 1981 la ligne surchargée Burgos-Santander. A cet effet, les investissements doivent être sensiblement majorés. Le plan d'investissement pour dix à douze ans, que la RENFE a soumis récemment au gouvernement, prévoit des dépenses d'un montant de 800 à 1 200 milliards de pesetas. En 1978, la RENFE avait investi 255 milliards de pesetas, 37 milliards en 1979, tandis qu'en 1980 il est prévu d'en investir 50 milliards (1).

(1) 1 peseta = 0,06 FF environ.

FRANCE

● Annoncée dans notre numéro 1737 du 6 avril dernier, la création de la Société française de locotracteurs (SFL) est effective depuis le 13 juin. Rappelons que cette nouvelle société (SARL) regroupe les établissements Fauvet-Girel, De Dietrich Mécanique, Carel et Fouché, Alsthom-Atlantique et la société MTE.

● 2,5 millions de voitures automobiles neuves ont été transportées par la S.N.C.F. en 1979. Sur ce chiffre, 2 millions provenaient des usines de construction françaises ou établies en France et 500 000 étaient d'origine étrangère ou en transit sur le réseau. 6 500 wagons spécialisés, à deux niveaux, assurent à la S.N.C.F. le transport des voitures automobiles neuves. Effectué en régime accéléré suivant des programmes concertés, le parcours ferroviaire d'une voiture neuve est en moyenne de 540 km.

RFA

● Les postes allemandes ont de plus en plus recours au train. Depuis le 1^{er} juin, un train postal est mis en marche entre Hambourg et Fribourg/Bâle. Ce train achemine aussi une rame pour Stuttgart, différée à Mannheim. D'autres trains seront créés prochainement et l'on s'efforce, dans le même temps, d'abandonner l'acheminement des voitures postales par les trains de voyageurs. En RFA, plus de 80 % des lettres, paquets et colis sont transportés par le fer (dont 20 millions de lettres par jour). Les postes possèdent 650 wagons, elles louent des wagons particuliers et quelque 3 000 wagons de la DB par jour.

TRANSMANCHE

● Début juin, l'armement Trans Over Ferry Services (TOFS) a ouvert une ligne entre Harlingen (Pays-Bas) et Great Yarmouth (Grande-Bretagne). Sa clientèle devrait provenir du nord des Pays-Bas, de l'Allemagne du Nord et du Danemark. Le TOFS a été créé par un groupe de transporteurs routiers, la société Fransen Transport BV Rotterdam et une entreprise britannique. Son siège est établi à Harlingen. Il utilise pour l'instant deux navires battant pavillon allemand : MS RoRo « Dania » et MS RoRo « Anglia ». Chacun d'eux peut transporter quarante remorques ou conteneurs de 40 pieds, huit tracteurs routiers et sept voitures.

UIC

● A l'occasion du XIII^e Festival américain des films industriels, qui s'est tenu début 1980, l'UIC s'est vue décerner un prix (Silver Screen Award) pour son film « Chemin de fer et trains de demain », réalisé par les British Transport Films de Londres, avec le concours des services audio-visuels de plusieurs réseaux membres, à l'occasion de l'exposition internationale des Transports « IVA 79 ». Ce film retrace brièvement les réalisations dans les domaines des lignes nouvelles et de la grande vitesse.

URSS

● Les Chemins de fer soviétiques (SZD) ont transporté, en 1979, 3 700 millions de tonnes de marchandises (3 400 milliards de tonnes/km). Les objectifs fixés n'ont cependant pas été atteints. Durant cette même année, l'industrie soviétique a livré 64 600 wagons de marchandises et locomotives.

YOUGOSLAVIE

● Les Chemins de fer yougoslaves (JZ) prévoient qu'ils auront à transporter 120 millions de voyageurs et 95 millions de tonnes de marchandises en 1980, soit 10 % de plus que l'année dernière. Environ 600 km de voies principales et 142 km de voies de service seront électrifiés.

1753

27 JUILLET 1980

Reportage

Dans le Cantal, des enfants se penchent sur l'histoire de leur commune, fille du rail

4

Le Transcorrézien

Les tramways de la Corrèze : un réseau éphémère

7

Quand la plume et le crayon retracent une ligne disparue

9

Vieux cartons

C'était au temps...

15

Étude

La traction espagnole (2) : l'apogée de la vapeur

38

Échos - Monde

43

Actualités

Gare souterraine de Paris-Lyon : ultimes phases des travaux

44

Transports aériens

46

Carnet - Bibliographie

50

Tourisme - Loisirs

Voir sommaire détaillé

17

« La Vie du Rail ». Numéro de Commission paritaire 62194. Entre les pages 26 et 27, seize feuillets numérotés de I à XVI destinés aux cheminots.

En couverture :

L'ouvrage d'art le plus audacieux du Transcorrézien : le viaduc des Rochers-Noirs au temps de l'exploitation de la ligne.

(Photo Claude Wagner.)

La semaine prochaine :

Électrification Narbonne - Port-Bou : la caténaire file vers l'Espagne.



« LA VIE DU RAIL » décline toute responsabilité sur les documents qui lui sont soumis, insérés ou non, les textes, dessins et photos ne sont jamais rendus.

la vie du rail

Rousseau. Rédaction : 874-82-89. Rédaction féminine : 878-82-34. Fabrication éditions : 874-19-43. Suppléments mens./Correspondants : 874-89-54. Publicité : 285-03-81. Vente par corresp. : 280-22-93. Abonnements : « La Vie du Rail »* : 874-06-76 et 285.90.82. Vente au numéro, Foires-expositions : 878-81-78. Photothèque/Documentation : 526-90-57. Bibliothèque/Échanges individuels : 285-45-03. Secrétariat Direction : 874-06-75. Standard : 285-60-00. Postes obtenus par le standard : Rédaction : 90-81. Pages féminines : 90-88. Suppléments mens./correspondants : 71-73. Petites annonces : 90-84. Ventes : 71-70. Abonnements « La Vie du Rail »* : 90-82 et 71.72. Échanges : 71-75. Documentation : 90-83. Réponse à tout : 90-85. Vente au numéro, Foires-expositions : 90-90. Secrétariat Direction : 90-80. Petites annonces : au journal, 11, rue de Milan, 75440 PARIS - 526-28-62.

Régie publicitaire : France Rail Publicité : 58, av. de la Grande-Armée, 75840 PARIS CEDEX 17 - 574-97-97.

* Les tarifs d'abonnement sont indiqués en tête de la rubrique « Petites annonces ».

DANS LE CANTAL



Une toute jeune commune, neuf de ses enfants, un instituteur dynamique, tels sont les principaux acteurs de ce reportage ; en toile de fond, le beau paysage de ces contreforts des monts du Cantal, aux confins du Quercy, quelques solides et harmonieuses bâtisses de pierre aux toits d'ardoises ; enfin, une ligne de chemin de fer, des petites gares, et parmi celles-ci Le Rouget. C'est ce contexte, très évocateur du célèbre isolement du Massif central qui explique l'enthousiasme des habitants du Rouget lors de l'entrée de Marianne dans leur mairie en 1947, et celui de ces jeunes écoliers qui, en équipe, ont découvert que leur commune est née de l'activité d'une ligne de chemin de fer.

N. Neumann

DES ENFANTS SE PENCHENT SUR L'HISTOIRE DE LEUR COMMUNE, FILLE DU RAIL

Dans une classe de l'école communale du Rouget, l'instituteur, Raymond Souquières, a reçu du Centre régional de documentation pédagogique de Clermont-Ferrand la circulaire adressée aux écoles de la circonscription, qui propose à certaines classes d'enquêter sur l'histoire locale. Pour cet enseignant, un sujet s'impose : montrer comment Le Rouget a pris naissance, là où n'existait auparavant qu'une lande déserte, et comment l'arrivée du chemin de fer a provoqué la formation d'un bourg, puis d'une commune à part entière.

Neuf historiens en herbe

Mais il faut faire vite et il ne reste à l'instituteur, jusqu'à la date limite du 31 janvier 1980, que quatre mois pour mener à bien son entreprise. Pour gagner du temps, Raymond Souquières va faire lui-même le tour des archives de Saint-Mamet et de Pers, puis de celles du département à Aurillac. Mettre en ordre et en forme cette somme d'informations, rédiger, enquêter sur place, interroger les anciens dans les familles,

rechercher de vieilles photographies, des cartes postales, ce sera le travail de Thierry, Laurent, Régis, Marié-Pierre, Yvan, Françoise, Cathy, Véronique, Frédéric, tous « plus ou moins » âgés de onze ans. Leur instituteur se réserve encore le soin de dactylographier, de dresser des cartes et enfin de polycopier cet ouvrage d'une cinquantaine de pages, que le CRDP de Clermont-Ferrand récompensera d'un magnétophone.

Disons encore que l'événement fit assez de bruit dans la localité pour venir aux oreilles des participants à une journée de travail de la S.N.C.F. et qu'un écho en parvienne à la rédaction de « la Vie du Rail ».

Dans une lande marécageuse

Faute de consacrer un numéro spécial à la naissance du Rouget, tentons toutefois de la résumer à travers le travail de ses enfants.

La première ligne de chemin de fer créée dans le département du Cantal fut celle reliant Clermont-Ferrand à Toulouse par Neussar-

gues, Murat, Le Lioran, Aurillac et Maurs (Aurillac fut ensuite relié à Brive par la vallée de la Cère). Son tracé était soumis aux exigences géographiques et l'implantation des gares répondait parfois au souci de desservir le plus grand nombre de localités situées à distances équivalentes. Ce fut le cas au Rouget.

En 1830, Le Rouget n'existait pas au plan cadastral, ce n'est qu'à partir de 1840, que l'on note la présence de deux maisons sur cette lande marécageuse, puis de deux autres en 1860, à l'emplacement du bourg appelé aujourd'hui le Vieux Rouget.

Les études du tracé de la ligne Aurillac-Montauban furent longues et divergentes. L'un des problèmes les plus difficiles à résoudre était le franchissement de la vallée de la Cère, au lieu-dit « Le Ribeyres » (on avait abandonné antérieurement un tracé Gramat, Saint-Céré, Parlan, Saint-Mamet en raison des fortes rampes qu'il exigeait). Il fut donc décidé de franchir la Cère au moyen d'un important viaduc, à quelques kilomètres du Rouget.

Les archives collectées à Saint-Mamet, dont dépendait alors Le Rouget, fait état de l'acceptation, en 1861, du projet prévoyant le passage de la ligne sur la commune. Quant à la commune voisine de Pers, elle accepte également mais soulève des réserves sur le montant de sa quote-part en la limitant « pour preuve de sa bonne volonté » à la somme de cent cinquante francs.

D'autres documents d'archives montrent encore qu'en 1864, toujours à Saint-Mamet, on discute ferme sur l'emplacement définitif des stations. Le conseil municipal, entre autres propositions, suggère que la station du Rouget soit rapprochée : « Du pont de l'Estacade, où viennent aboutir la route départementale d'Argentat à Maurs et le chemin de grande communication d'Aurillac à Lacapelle-Marival ». Sans le savoir, ces notables venaient de fixer le centre de la commune qui fait l'objet de ce reportage.

Tandis que se construit la ligne Aurillac-Capdenac, des études sont lancées pour la future ligne Aurillac-Brive, section d'une



La gare, au début du siècle, ne portait que le nom d'un lieu-dit et desservait en fait deux communes : Saint-Mamet et Pers.



Pour leur étude, les élèves et leur maître sont allés se documenter dans la gare du Rouget qui est à l'origine de leur commune.

transversale Lyon-Bordeaux, et il faut choisir entre trois tracés : la vallée de la Cère, la Dordogne et les plateaux de la Corrèze. Des documents datant de 1864 montrent comment les habitants de Pers ont insisté pour voir passer la ligne sur leur commune.

C'est alors le commencement des travaux qui vont entraîner l'installation sur la lande du Rouget des chantiers peuplés de nombreux ouvriers. A Saint-Mamet, on prend argument de cette activité extraordinaire pour demander la création de routes plus directes qui desserviraient également la future station. La réalisation de cette desserte routière fait encore l'objet de discussions en ce qui concerne son importance et surtout le partage des investissements. Ces palabres dureront plusieurs années et même après les débuts d'exploitation de la ligne. Il faut trouver la meilleure solution pour acheminer vers la station du Rouget les voyageurs, et marchandises, en particulier les chargements de bois qui étaient et qui sont toujours la grande activité régionale.

Une ligne particulièrement pittoresque

Si le premier train de voyageurs ne passe à Rouget-gare qu'en 1868, c'est le 1^{er} novembre 1866 qu'est inaugurée la ligne. Dans « Le Moniteur du Cantal » du 21 novembre 1866, on trouve une excellente description de la ligne Figeac-Aurillac qui «... partant de Figeac, à une altitude de 200 m, remonte le cours du Célé et va franchir au col du Rouget, à 590 m d'élévation, le faite de séparation des eaux du Lot et de la Dordogne, traverse la Cère et son affluent la Dantré, aboutit à Aurillac à 634 m au-dessus du niveau de la mer ». Nous lisons encore plus loin : «... la pente des vallées était tellement rapide qu'on a dû adopter des rampes exceptionnelles pour atteindre le faite. Hâtons-nous d'annoncer que les deux rampes de 20‰, d'une longueur d'ensemble de 15 km, ont été franchies avec une parfaite régularité à la vitesse de 40 km à l'heure, à la montée comme à la descente, par les machines ordinaires de la Compagnie d'Orléans ».

« Le Moniteur du Cantal » décrit dans le même numéro le beau viaduc du Ribeyres sur la Cère : «... grande poutre en treillis de 236 m de longueur, reposant sur quatre piles en fonte, il est terminé à chaque extrémité par trois arches en maçonnerie et des tourelles sur chaque face des culées. La longueur totale de l'ouvrage est de 308 m, la hauteur du rail au-dessus de la rivière est de 56 m, la portée de chacune des travées centrales est de 50 m... » et il ajoute : « tout ce système d'une légèreté aérienne offre une harmonie de lignes qui plaît à l'œil et inspire la sérénité... » il conclut enfin : « Les Grecs et les Romains avaient leurs monuments, le Moyen Age ses cathédrales gothiques. Nous aussi nous pouvons dire que nous avons notre architecture non moins hardie et non moins imposante, celle de la grande industrie. »

Le viaduc du Ribeyres conçu par M. Nordling a coûté 810 000 F, soit 2 700 F par mètre courant, la moitié de ce qu'aurait coûté alors un ouvrage semblable en maçonnerie. De plus il a été construit en dix-huit mois, au lieu de trente-six pour la maçonnerie. C'est le deuxième viaduc de ce type construit en France. En 1944, la construction du barrage hydro-électrique de Saint-Étienne-Cantalès va provoquer la formation d'un lac artificiel, le viaduc du Ribeyres aura désormais les pieds dans l'eau et sera le but d'excursions touristiques, ce dont profitera Le Rouget, situé à un peu plus de quatre kilomètres.

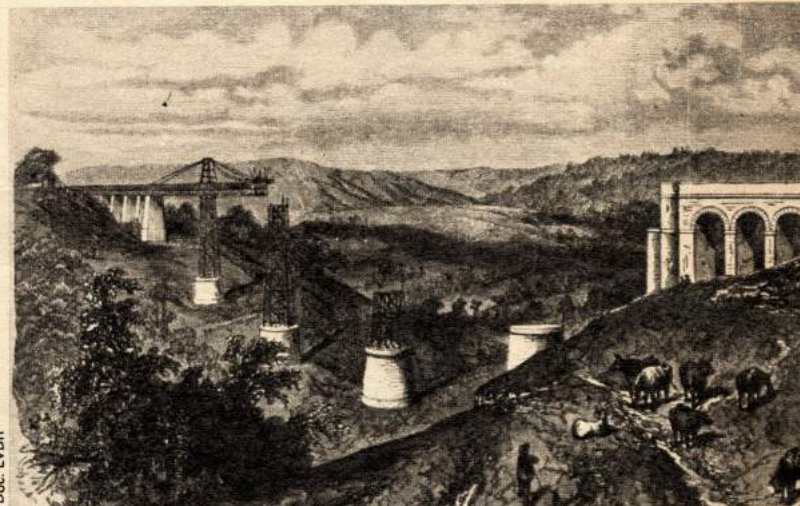
D'un premier train de voyageurs à la naissance d'un bourg

On peut imaginer l'intérêt que soulevait parmi les populations, le trafic des trains de travaux, l'activité des chantiers ; ce fut encore bien autre chose lorsque furent mis en circulation les premiers trains de voyageurs, surtout le premier train : « A vrai dire, il y eut ce jour-là plus de spectateurs que de voyageurs... on allait enfin voir ce monstre fumant et crachant qui remorquait des wagons, dans lesquels des voyageurs pouvaient s'asseoir. Mais on n'osait

s'approcher de trop près, n'avait-on pas prétendu que les chaudières pouvaient exploser et tuer les voyageurs, comme on avait pu dire que la fumée des locomotives détruirait la végétation, comme on avait dit que les souterrains (les tunnels) seraient nuisibles à la santé des voyageurs... »

De 1868 à 1877, on ne note au-

cune transformation autour de la station du Rouget-gare, il faudra attendre la création ou l'amélioration des chemins d'accès pour que le village progresse. Le carrefour de la route et de la gare sera l'emplacement idéal pour la création d'un commerce local : hôtel de la Gare, boulangerie, épicerie s'installent. En 1884, est créé l'hôtel



Doc. LVDR

Le viaduc du Ribeyres tient une place de choix dans l'histoire ferroviaire locale. Les élèves lui ont consacré un chapitre entier. Nos photos montrent, d'une part, une illustration de la construction du viaduc, avec ses piles métalliques sur base de pierre, d'autre part, un extrait de l'étude montrant l'état du viaduc en 1979, au moment où le lac artificiel avait été vidé, découvrant ainsi les piles recouvertes de béton à l'occasion de la mise en eau du barrage de Saint-Étienne-Cantalès.



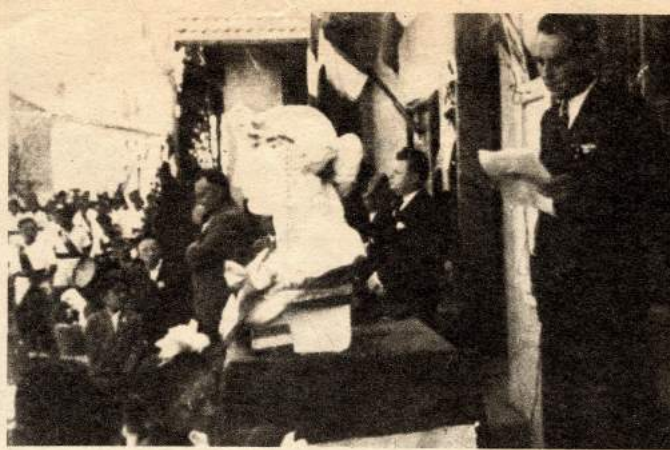
des Voyageurs (il est toujours réputé pour son confort et sa cuisine et, hommage à sa première vocation, les murs de ses salles communes sont décorés de nombreuses scènes ferroviaires locales). Puis viennent un médecin, un pharmacien, un instituteur. L'école est construite en 1896, de même que le bureau de poste. La gare, au moment de la construction de la ligne de Brive, devient un centre de trafic vers Laroquebrou ou Lamativie. Pourtant Le Rouget fait toujours partie de la commune de Saint-Mamet pour l'administration, mais également de la paroisse de Cayrols, ce qui fait dire des habitants : « Vivants de Saint-Mamet, morts de Cayrols ».

Extension et modernisation

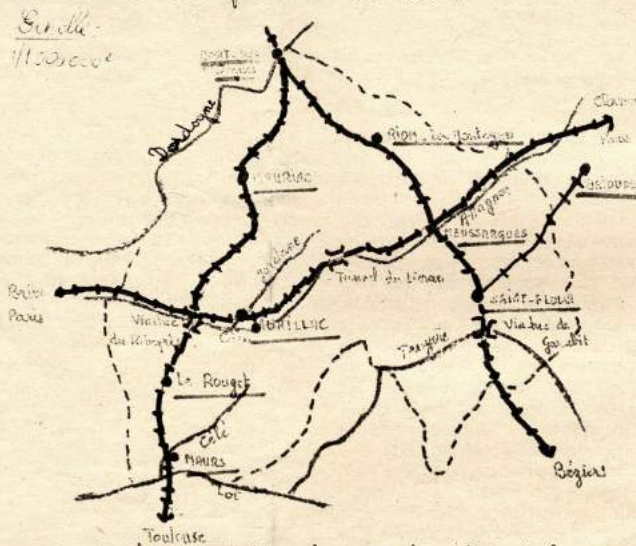
Le village du Rouget petit à petit prend son essor et en 1911, on peut lire dans « la Semaine auvergnate » un long article qui attire l'attention des lecteurs sur les particularités ferroviaires de sa création et qui remarque : « Le Rouget n'est pas un bourg d'agriculteurs, ni d'éleveurs, c'est un centre très commerçant. Des routes relient la gare aux localités environnantes, elles ont parfois des pentes rapides et des tournants brusques mais elles sont parfaitement carrossables. Plus de vingt communes empruntent la gare du Rouget et donnent à ce bourg modeste son importance commerciale. »

C'est donc la situation exceptionnelle du Rouget et de sa gare qui seront à l'origine de sa rapide extension. Des foires de plus en plus nombreuses s'y tiennent, une par mois en 1925, et sa gare enregistre un trafic croissant. Pour 1921, 14 380 voyageurs au départ, 13 597 à l'arrivée. Quant aux marchandises, elles concernent surtout l'expédition du bois de mine, de construction ou de chauffage, 9 423 tonnes au total. Le Rouget se classe, alors, parmi les dix premières gares du département pour le trafic marchandises, avec 10 367 tonnes.

Puis s'installent de petites industries (en 1936 l'usine Colas utilise un embranchement particulier). En 1937 s'affirme l'idée de la création d'une commune distincte de Saint-Mamet. Les démarches sont entreprises et le projet prend forme, mais la guerre fait remettre à plus tard sa réalisation. C'est seulement le 16 septembre 1945 que le Journal Officiel ordonne la création de la commune du Rouget et en fixe les limites. Elle sera inaugurée le 7 septembre 1947, jour de la fête locale « le Montagnard » commente sous le titre « un beau dimanche » : « Roulez tambours, sonnez clairons, c'est bien sûr la fête du Rouget mais c'est mieux que cela encore. En ce jour mémorable, solennellement le maire et son conseiller municipal vont installer le buste de Marianne dans la mairie provisoire de la nouvelle commune. C'est un peu la proclamation solennelle d'un petit état. Toutes choses par elles-mêmes fort agréables, surtout en ce pays où gens et choses sont charmants ! ».



Les voies ferrées dans le Cantal.



+++ cette ligne a été complètement fermée au trafic en 1940

Extraits de l'étude consacrée aux voies ferrées du Cantal et à l'inauguration officielle de la commune, le 7 septembre 1947.



La gare du Rouget en 1980. Toujours active et liée à la vie de la cité cantalienne.

En 1962, Mgr Marty, alors archevêque de Reims, inaugure la nouvelle église, en 1965, c'est au tour de M. Maziol, ministre de la Construction, pour la mairie et la poste. Une maison de retraite s'installe encore et Le Rouget, avec 963 habitants, devient la seconde commune du canton de Saint-Mamet, la première en densité avec 117 habitants au km².

Fiers de leur commune...

Ce résumé du résultat des recherches menées par les enfants

du CM2, au Rouget, ne traduit pas l'enthousiasme, parfois le doute ou l'opposition, que laissent transparaître ces anciens documents rassemblés, rapports, conventions, suppliques, articles de journaux et qui en font toute la saveur. Ils n'ont pas échappé aux historiens en herbe qui, grâce, à ce travail ont dévoilé un peu la vie de leurs aïeux. Nous en parlons ensemble, Thierry avec une légère ironie remarque la naïveté de ces gens qui craignaient que le train ne mette le feu aux cultures, qu'il

empêche les poules de pondre. Cathy avoue sa préférence pour les photographies, « elles apprennent plus que les documents sur la vie dans le passé, sur les costumes, sur les habitants, les objets usuels et même une certaine manière de se tenir. On ne se lasse pas de les regarder ! ». Laurent et Marie-Pierre, à propos d'une photo représentant le pont de l'Estacade, qui enjambait jadis la voie ferrée, racontent l'histoire de ce cheval qui, en 1911, enjamba le parapet et resta un bon moment pendu dans le vide par ses harnais. Par la suite, plus jamais il n'accepta de repasser le pont. Curieuse, cette petite anecdote qui vient encore émouvoir des enfants après tant de temps passé !

Mais parlons maintenant de chemin de fer. Françoise avoue qu'elle ne connaît les locomotives à vapeur que par les films de la télévision. Peu d'entre eux d'ailleurs empruntent régulièrement le train, ils évoquent cependant avec plaisir un voyage de classe par autorail, au Super-Lioran.

Les enfants racontent encore comment ils sont allés à la recherche des vestiges, comment ils ont interrogé les anciens de leurs familles, collecté documents et photos. Connaître l'histoire de sa commune, c'est intéressant disent-ils, c'est nécessaire. Et puis, ils parlent de leurs correspondants de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion, de Saint-Pierre et Miquelon, à qui ils écrivent régulièrement, ainsi qu'à des enfants de Montmartre, des petits Parisiens qui viendront bientôt leur rendre visite.

Leur commune, Le Rouget, ils l'aime beaucoup. Chacun d'eux m'écrit sur elle une petite poésie, mais la plus jolie, disent-ils, c'est celle de Laurent. Pour conclure elle dit : « Et lorsque vous partirez de cet endroit, vous le regretterez et y penserez parfois. » Elle dit vrai.

NOËL NEUMANN.

Mon village : Le Rouget

Entre Saint-Mamet
Et Saint-Saury,
Le beau Rouget
Vous sourit.

Vous ne serez
Pas déçus
D'être passés
Ni d'être venus

Vous y verrez
Des habitants
Qui sont discrets
Et bons vivants

La sympathie
De ces gens-là
Est infinie
Et vous étonnera

Et lorsque vous partirez
De cet endroit
Vous le regretterez
Et y penserez parfois.

Laurent MARTIN
Élève de la classe de C.M. 2
à l'école du Rouget.

LE TRANSCORREZIEN

Le 31 décembre 1959 disparaissait le « Transcorrèzien ». Ce petit train, qui réunissait Tulle à Ussel en flânant dans la campagne corrèzienne, se retirait de la scène ferroviaire, après avoir assuré son service durant à peine cinquante ans.

Vingt ans après, un écrivain et un dessinateur font revivre ce tortillard sympathique dans un livre dont la parution, au seuil des vacances, est une invitation à marquer un temps d'arrêt et à se souvenir.

C'est, en tout cas, une occasion de nous pencher sur ce réseau et, à travers lui, sur l'ensemble du patrimoine ferroviaire, disparu ou en voie de disparition lente, victime de l'indifférence d'une majorité silencieuse, sacrifié au nom de ce qu'il est convenu d'appeler le progrès. Le progrès qui ne peut pourtant pas ignorer les réalités économiques !

Un sujet de méditation, en pleine « année du Patrimoine »...

LES TRAMWAYS DE LA CORRÈZE, UN RÉSEAU ÉPHÉMÈRE

En 1883, l'infrastructure ferroviaire de la Corrèze se limitait aux lignes d'intérêt général de Brive à Limoges (1875), de Brive à Ussel (1871-1880) et de Meymac à Limoges (1880-1883). L'ouverture de la ligne directe de Brive à Limoges via Uzerche, en 1893, compléta le réseau au moment où les lignes à voie métrique d'Uzerche à Aurillac et d'Uzerche à Bugéat étaient concédées à titre éventuel à la Compagnie d'Orléans. Si la décision d'affecter la voie métrique à des lignes d'intérêt général ne faisait pas l'unanimité, du moins avait-elle le mérite de laisser entrevoir un désenclavement rapide des plateaux de Millevaches et de Xaintrie. Attente déçue puisque la déclaration d'utilité publique n'intervint que le 30 janvier 1897. En outre, seules les sections d'Uzerche à Argentat et de Seilhac à Treignac demeuraient d'actualité.

Peu soucieux de s'embarasser de cette nouvelle charge, la Compagnie d'Orléans en confia la construction et l'exploitation à la Société de construction des Batignolles (traité du 30 décembre 1897). Cette société, dotée d'une certaine expérience dans ce domaine, n'était pas tout à fait étrangère au département, duquel elle avait sollicité l'autorisation de procéder à l'étude d'un réseau de chemin de fer à voie étroite en 1887. L'ouverture des lignes, retardée par l'absence de locomotives (1), devint effective en 1904 (1). Entre-temps, la Société d'Exploitation de Chemin de fer en Corrèze (SECC) s'était substituée à la Société des Batignolles dont elle était une filiale directe.

Sous le signe de la difficulté.

Une fois concédé le réseau d'intérêt général à voie métrique, il devenait logique d'y brancher le



Affluence à la halte de Clergoux où stationne un train spécial FACS, en mai 1959.

réseau des tramways auquel tenait particulièrement le département afin de remédier aux lacunes les plus urgentes. Après de nombreuses études et tergiversations, une première concession était accordée en 1899 mais résiliée en 1901 par suite d'une mésentente entre les concessionnaires (2). Une nouvelle convention fut donc passée entre le département et les

sieurs Laurent, Pacaud et consorts de Lyon le 17 mars 1903. Elle portait sur l'octroi des lignes Ussel-Tulle avec embranchement sur Laroche-Canillac, Aubazine-Beaulieu avec embranchement sur Meyssac et Turenne, La Rivière-de-Mansac-Juillac.

Les formalités administratives et les déclarations d'utilité publique furent laborieuses. En 1906, le

(1) Tulle-Argentat (14 février 1904), Tulle-Uzerche (30 juin 1904), Seilhac-Treignac (20 juillet 1904). L'appellation PO Corrèze (POC), sous laquelle ces lignes sont plus connues, est très récente et date essentiellement de la Société des transports auxiliaires de Paris-Orléans (STAPO).

(2) Cette concession comprenait trois lignes isolées : Ussel-Neuvic, La Rivière-Sègur, Egletons-Lapleau. Après avis des ponts et chaussées, elle fut complétée d'une ligne Brive-Beaulieu-Argentat et la ligne Egletons-Lapleau remplacée par le prolongement vers Tulle de la ligne Ussel-Neuvic.



ment. De 1945 à 1950, l'aménagement hydro-électrique de la Triouzoune (barrage de Neuvic) et du Doustre (barrage de La Valette) entraîna la reconstruction de deux tronçons de la ligne Tulle-Ussel. Travaux coûteux qui n'empêchèrent nullement la fermeture définitive de la section Ussel-Neuvic le 1^{er} juillet 1952. Enfin, au cours de sa session automnale de 1959, le conseil général décidait, par 19 voix contre 2 et 1 abstention, la suppression complète de la ligne pour le 31 décembre (4).

Lenteur désespérante.

A ses débuts, la Compagnie des tramways disposait de dix-huit locomotives de type 030 T de 18,5 t (n° 1 à 12) et de 17 t (n° 13 à 18),

conseil général contesta l'utilité des lignes et conseilla de se limiter à la liaison Ussel-Tulle. Cependant, le département persistant dans sa volonté, l'utilité fut enfin déclarée par décret du 24 avril 1908. Le matériel fixe et roulant entrainé en compte dans la construction; autrement dit, était payé par le département et devait faire retour gratuitement à ce dernier en fin de concession. Les concessionnaires n'étaient tenus qu'à fournir 1/4 des frais de construction. De plus, l'État s'engageait à équilibrer une part de l'excédent des dépenses d'exploitation. La société qui devait être régulièrement constituée deux ans et demi après la déclaration d'utilité publique prit la dénomination de Compagnie des tramways départementaux de la Corrèze (19 février 1912).

Les travaux furent attaqués sur les trois groupes de lignes au début de 1909 et le réseau entièrement livré à l'exploitation en 1913 (3). Construits en dépit du bon sens, dispersés et exploités un peu n'importe comment, les tramways constituèrent pour le conseil général une cause de soucis permanents. Rappelons que le réseau fut déterminé non pas par des critères économiques ou par un souci de coordination avec le réseau métrique d'intérêt général, mais simplement par la déserte des communes qui avaient accepté de financer intégralement la construction sur leur territoire. Le département en avait envisagé le rachat dès 1919, mais l'idée de régie effrayait beaucoup de gens et la recherche d'un autre concessionnaire s'avérait laborieuse. Après avoir vainement essayé d'obtenir le raccordement des lignes de La Rivière et d'Aubazine avec Tulle, la SECC finit par en accepter l'affermage à compter du 1^{er} avril 1925.

Malheureusement, la SECC ne passait pas pour mettre particulièrement en valeur les lignes P.O. qui lui étaient confiées et cela à un moment où la concurrence automobile devenait inquiétante. Une solution rapide s'imposait. La création, par la Compagnie d'Orléans, de son propre réseau

roucier, la STAPO (Société des Transports Auxiliaires de Paris-Orléans), allait permettre la résolution du problème. La Compagnie d'Orléans et le département s'entendaient pour grouper sous la gestion de la STAPO les voies métriques P.O., les tramways et les réseaux d'autocars. Restait la SECC, dont le contrat avec la Compagnie d'Orléans n'expirait qu'en 1934. Il fut alors arrêté que la STAPO pourrait rétrocéder l'exploitation de telle ou telle ligne ferrée — en l'occurrence à la SECC — ou routière tout en gardant un contrôle étroit. La STAPO reçut donc du département l'affermage des tramways (traité du 22 décembre 1931) et de la Compagnie d'Orléans celui de ses voies métriques (traité du 22 décembre 1931). Ensuite, conformément à l'accord pris, la STAPO confia l'exploitation des deux réseaux à la SECC pour dix ans (traité du 28 décembre 1931), le tout prenant effet le 1^{er} janvier 1932.

La convention passée entre le département et la STAPO laissait à celle-ci la possibilité de remplacer les services des tramways les plus déficitaires par des services routiers équivalents. Sort qui échut aux lignes d'Aubazine et de La Rivière-de-Mansac dès le 1^{er} janvier 1932. L'embranchement de Laroche-Canillac fut à son tour fermé le 16 juin 1938, ne laissant subsister que la ligne de Tulle à Ussel, que certains baptisèrent avec humour « Transcorrèzien ». Encore faut-il préciser que la section d'Ussel à Neuvic n'était plus exploitée régulièrement par fer pour le trafic voyageurs depuis le 15 juillet 1932.

En 1944, la Société de contrôle et d'exploitation des transports auxiliaires (SCETA), nouvellement créée par la fusion de l'ancienne STAPO et des autres sociétés similaires des anciens grands réseaux de chemins de fer, prenait en charge la destinée des lignes corréziennes. La SECC, qui subsistait toujours comme sous-traitant, disparaissait à son tour le 1^{er} janvier 1949, laissant à la SCETA le soin d'exploiter elle-même les réseaux du départe-

Travaux de construction de la ligne de Tulle à Ussel, entre 1909 et 1913.



Vue du chantier de construction du viaduc des Rochers-Noirs (ou de La Roche-Taillade), l'ouvrage le plus important de la ligne, en 1911.

Manœuvre à Pleau en 1957, ou l'art d'utiliser la « réserve ».



étudiées et livrées par la maison Pignet de Lyon, de vingt-neuf voitures dont sept à bogies et de quatre-vingt-douze wagons. A noter que les voitures, peintes en rouge foncé, abandonnèrent leur livrée d'origine pour une autre, verte, sous la gestion de la SECC.

Les trains qui ne devaient pas comporter plus de huit voitures, ni dépasser 70 m de longueur, étaient limités à la vitesse maximale de 25 km à l'heure. Cette vitesse, qui semblait raisonnable à l'époque des études, était déjà ridicule à la veille de la guerre de 1914. Elle n'était pas pour alléger l'exploitation au fur et à mesure des augmentations de la main-d'œuvre et ne pouvait que détourner la clientèle d'un moyen de transport d'une lenteur aussi désespérante, dès qu'elle pouvait y échapper. Sur ces voies acci-

dentées (rayon minimal des courbes 40 m, déclivité maximale 50 mm), la vitesse moyenne ressortait finalement entre 12 et 15 km à l'heure !

La guerre finie, le matériel et la voie étaient déjà fatigués et le déficit commençait à devenir un problème pour les autorités départementales. Sur les conseils de l'ingénieur en chef du département, le conseil général loua aux Tramways des Deux-Sèvres une automotrice Tartary, essayée à partir de mai 1923 entre La Rivière et Juillac. Les économies importantes que ce genre de véhicule permettait sur la traction vapeur amenèrent le conseil général à en faire l'achat et à commander quatre nouvelles automotrices aux maisons Saurer de Lyon et De Dion. Ainsi, fin 1925, le réseau pouvait compter, outre les vapeurs,

sur deux Saurer avec remorques et le Tartary sur Tulle-Ussel, une De Dion J.M. 2 sur Aubazine et une De Dion JAD sur La Rivière (5). Mais leur mise en service n'améliora en rien la vitesse des trains, la liaison Aubazine-Beaulieu détenant le record de la lenteur avec 13 km à l'heure.

Cette situation se maintiendra jusqu'à la fermeture des premières lignes en 1932. A cette date, seules les automotrices, à l'exclusion de tout autre matériel roulant (huit vapeurs furent vendues), étaient ramenées sur Tulle-Ussel. Elles ne devaient être épaulées qu'en septembre 1945 par un autorail De Dion M.L., loué au POC, suivi en octobre 1947 d'un second véhicule du même type (6).

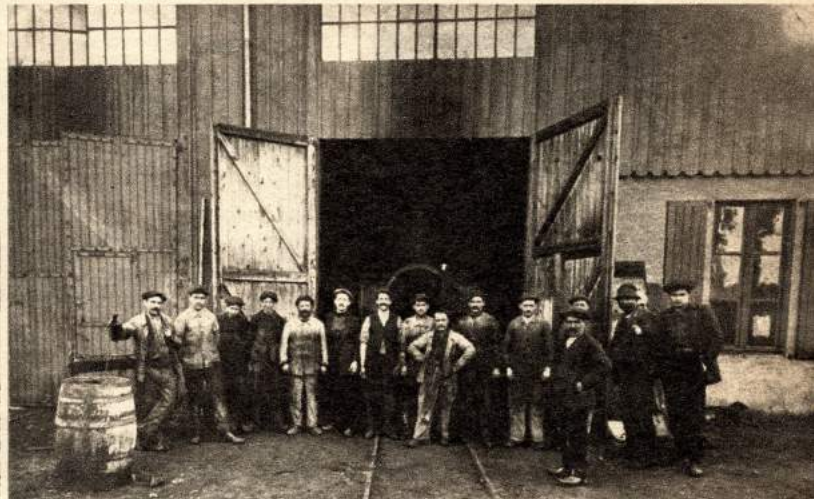
Le 1^{er} janvier 1954, les cinq vieilles automotrices furent ferrailées (avec trois vapeurs) et re-

layées par quatre autorails De Dion du même type et de la même origine que les deux déjà loués au POC. Les deux relations quotidiennes AR pouvaient être alors assurées à une vitesse moyenne de 24 km à l'heure, soit une amélioration de 4 km à l'heure. Cependant, ces derniers autorails fonctionnaient à l'essence tout comme les anciennes automotrices. Aussi le département prit-il le parti de faire l'acquisition de deux autorails diesel Billard.

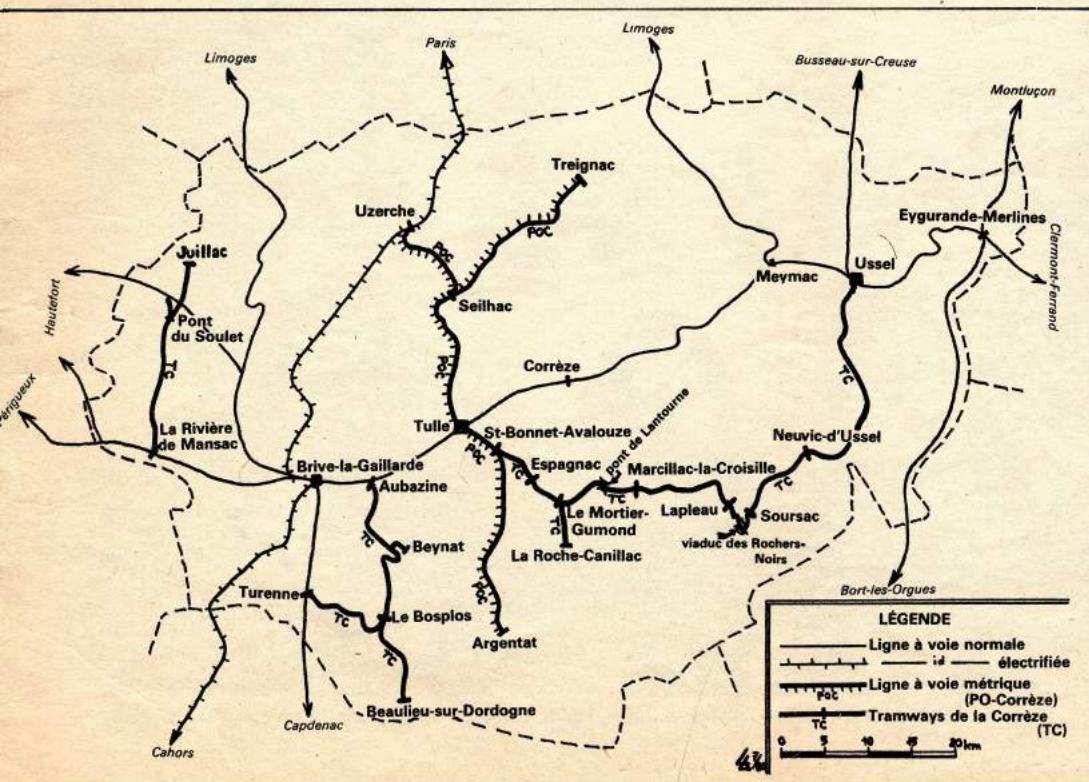
Construits en 1937 pour le réseau des voies ferrées d'intérêt local du Pas-de-Calais, ils rallièrent Tulle les 13 et 14 mars 1956 et inaugurèrent officiellement leur service le 22 mai. Seuls deux autorails De Dion ML étaient maintenus comme réserve. La vitesse moyenne put alors être portée à 27 km à l'heure et les dépenses



C. Wagner La gare du Mortier-Gumond. A gauche, la ligne en direction de Neuvic-d'Ussel et, à droite, l'embranchement de La Roche-Canillac.



A. Vialle Le personnel des ateliers d'entretien du matériel pose devant le dépôt du Mortier, en 1913.



d'exploitation considérablement réduites du fait de l'emploi du gazole.

Mesure hélas ! tardive et insuffisante pour remédier au déficit et éviter la conclusion que l'on sait. Seules subsistent, témoins muets de cette épopée, la 030 T Pignet n°4 et une voiture à essieux (n° 52), conduites par les soins de l'AMTUIR et de la FACS au musée des Transports, à Malakoff, en 1961, et transférées à Saint-Mandé où elles figurent toujours.

Bruno CARRIERE

(3) Dates des mises en service : La Rivière-de-Mansac-Juillac (25 mars 1912) ; Ussel-Neuvic (1^{er} août 1912) ; Beaulieu-Le Bosplos (1^{er} décembre 1912) ; Tulle-Lapleau et embranchement de La Roche-Canillac (1^{er} mars 1913) ; Neuvic-Soursac (7 mars 1913) ; Lapleau-Soursac (1^{er} août 1913) ; Aubazine au Bosplos (20 novembre 1913). L'embranchement de Beynat ne fut terminé... qu'en 1921.

(4) Déclassée par décret du 9 juin 1960.

(5) Les Saurer furent mises en service en octobre 1924 et avril 1925, la De Dion JAD en juillet 1924, la De Dion JM 2 en mars 1925.

(6) Ces deux autorails, construits en 1933, avaient été acquis en 1938 auprès des Tramways de l'Ain par le POC.

Pour tout renseignement complémentaire, se reporter aux articles de fond publiés par la revue « Chemins de fer régionaux et urbains » (numéros 67 et 93).

QUAND LA PLUME ET LE CRAYON RETRACENT UNE LIGNE DISPARUE



Gilbert Gannes un ami des trains

Gilbert Gannes est journaliste et écrivain, ce qui n'est pas incompatible. Il passe ses vacances à écrire des livres sur les sujets les plus divers et a déjà publié des recueils d'interviews, des romans, des essais, des récits de voyages et même des ouvrages de spiritualité.

En 1975, il a obtenu le prix de la Critique de l'Académie française et quelques prix littéraires dont le prix Sévigné pour son roman : « Comme les roses de Jéricho » (1).

Quand je le rencontre rue de Milan, il se présente en confrère, en ancien collaborateur de « La Vie du Rail ». Il a écrit pour nous un article sur le « Sud-Express » (2), un autre sur le « Cisalpin » (3) et un troisième sur un serre-frein du « Southern Pacific » (4). C'est, vous l'avez deviné, un amoureux des trains. Il s'explique :

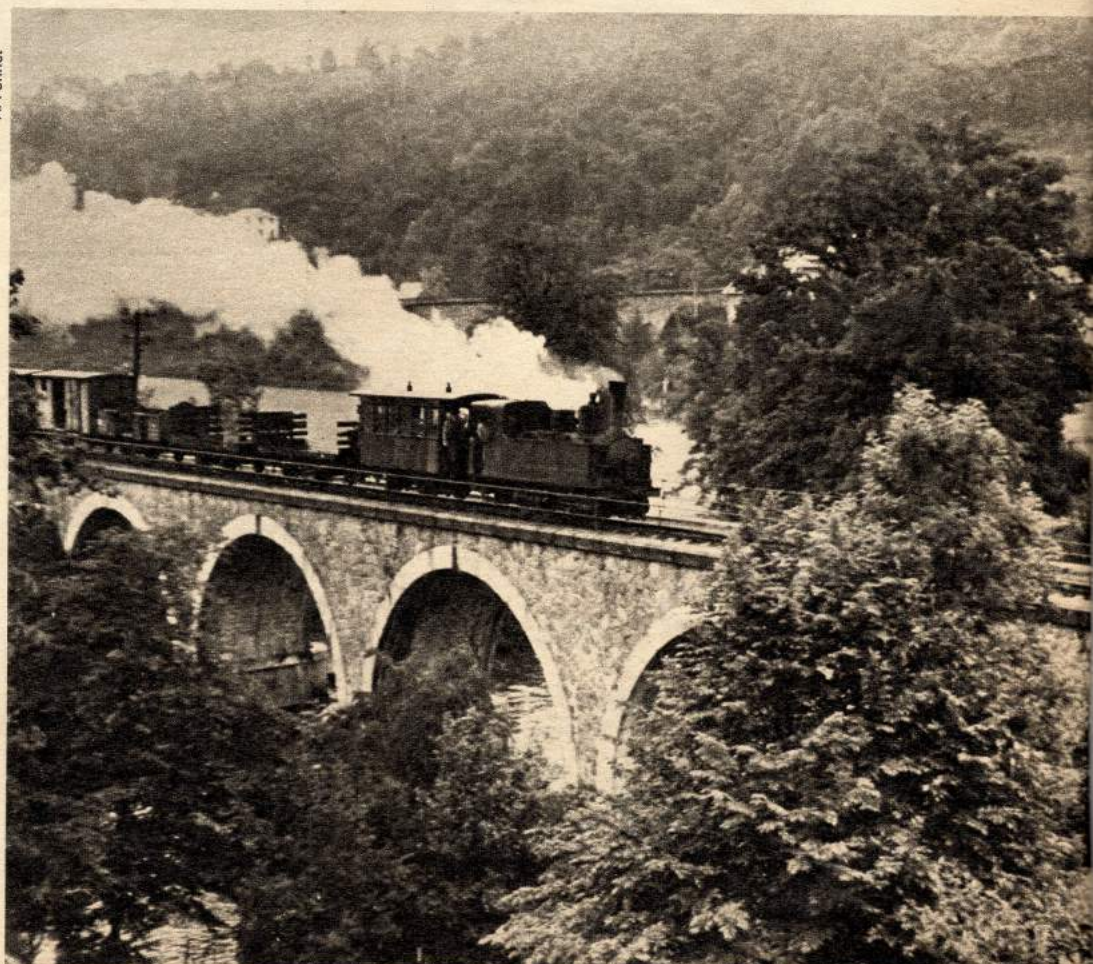
— « Il existait un petit train que j'ai bien connu et qui reliait Aire-sur-l'Adour à Pau. Je l'empruntais quand j'arrivais de Bordeaux pour passer mes vacances en Béarn. J'y étais fort attaché et je le dessinais

(1) Paru chez Robert Laffont.
(2) « La Vie du Rail » n° 921.
(3) « La Vie du Rail » n° 926.
(4) « La Vie du Rail » n° 1235.

Un livre vient de sortir aux Éditions Denoël, écrit par Gilbert Gannes et illustré par Gabriel Edme. Son titre : « le Transcorrèzien ». Il y est question, tout au long, de la vie et de la mort de ce « tacot » qui relia Tulle à Ussel pendant un demi-siècle. Toutefois, c'est bien autre chose qu'une sèche monographie et on y trouve beaucoup de témoignages humains, recueillis auprès de ceux qui ont connu et utilisé ce petit train.

Après lecture des deux cent quatre-vingt-dix pages de l'ouvrage, j'en ai conclu que les Français sont bien inconstants. Tous ont gardé une grande tendresse pour leurs petits tortillards, mais tous les ont laissé mourir dans la plus parfaite indifférence.

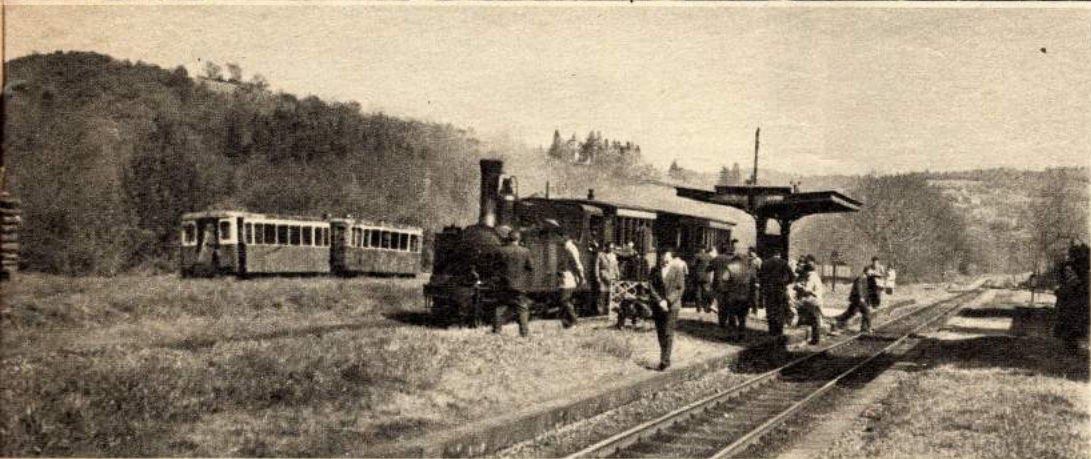
Aussi ai-je voulu savoir pourquoi ce livre était né, et ce qui avait poussé l'auteur et son illustrateur à se pencher sur un train qui, selon eux, continue à hanter l'inconscient collectif.



Un train des tramways de la Corrèze, à Tulle, sur le tronc commun avec le réseau PO-Corrèze.



C.-A. Vielle



C. Wagner

En 1918, on faisait la queue pour prendre le train en gare de Lapeau! Quarante ans plus tard, ce sont les amis des chemins de fer secondaires qui affluent, mais le « Transcorrézien », vu ici à Saint-Bonnet-Avalouze, est déjà condamné.

très souvent sous tous ses aspects. Ensuite, j'ai fait moi-même mon réseau de chemin de fer à travers les fermes que je désignais comme des gares. »

— Un réseau en 0, en H0?

— « Pas du tout... je me promenais simplement avec une brouette, laquelle était censée représenter le train. Les gens du patelin me voyaient donc circuler avec ma brouette tout au long du jour, tant j'étais obsédé par ce petit train. Et puis, bien sûr, étant bordelais, j'ai été élevé dans le culte des grosses locomotives que j'allais voir à la gare de Bordeaux-Saint-Jean. Mon rêve était de prendre un jour ces trains qui partaient vers des horizons fabuleux. C'est d'ailleurs ce que j'ai fait, puisque, devenu journaliste, j'ai eu l'occasion d'emprunter tous les trains possibles et imaginables... sauf le « Transsibérien »... et ça me manque. En revanche, j'ai pris le « Shinkansen » au Japon et le « Canadien Pacifique », à l'époque où je devais rejoindre le « France » à New York. Il faut vous dire, qu'ayant eu « le premier prix des voyages » décerné par les grandes compagnies de transport, pour mon ouvrage sur le Portugal, j'avais gagné un séjour aux Antilles et un voyage Le Havre - New York sur le paquebot « France ». »

— Je vois que vous êtes un grand voyageur. Mais dites-moi, vous ne

vous sentiez pas trop dépaycé en passant du « Transcorrézien » au « Cisalpin » ou au « Sud-Express » ?

— « Pas du tout. Encore que je ne sois pas monté dans le « Transcorrézien ». Mais j'ai pris des trains similaires ! »

— Quoi? Vous n'êtes jamais monté dans le « Transcorrézien » et vous lui avez consacré un livre?

— « Un journaliste peut s'attacher à n'importe quel sujet. Et puis j'avais connu des petits trains identiques ! De toute façon si je ne l'avais pas écrit ce livre, qui l'aurait fait ? »

— D'accord, mais pourquoi avoir choisi justement le « Transcorrézien » ?

— « Parce que c'était l'un des plus pittoresques... sinon le plus pittoresque ! Il traversait une région extraordinaire, très tourmentée, pleine de gorges, et ses locomotives plus ou moins poussives traînaient d'étonnants wagons antédiluviens entre Tulle et Ussel. Et puis, qui s'intéresse à un petit train s'intéresse à tous. C'est un axiome de base. C'est pourquoi je pense que ce livre est le symbole de tous les petits trains qui ont circulé ou qui circulent encore en France. »

— Vous croyez que tout lecteur y reconnaîtra le petit tortillard qui doit sommeiller dans sa mémoire ?

— « Qui sommeille? Non pas, qui y vit! J'ai rencontré ceux qui se souviennent du « Transcorrézien », disparu en 1959. Il y avait parmi eux des gens de trente ans. A l'époque, ils avaient une dizaine d'années et leurs souvenirs sont encore vifs. »

— Oui, ils se souviennent qu'ils ne le prenaient plus et s'en rappellent comme d'un objet inutile et coûteux.

— « Le trafic-voyageurs ne couvrirait pas les frais. C'est vrai. Mais, même si le train n'était pas complet, pourquoi ne pas le faire circuler pour assurer les liaisons de la population. Ne croyez-vous pas qu'il existe d'autres dépenses aussi ruineuses dans un département que l'entretien d'un petit train ? »

« D'ailleurs, je vous assure que le « Transcorrézien » était rentable comme doit l'être, par exemple, le petit train de la ligne de Cerdagne. »

— Si l'on prouve le contraire pour cette dernière, vous vous inclinerez donc si l'on décide sa suppression ?

— « On ne prouvera pas le contraire. Mais si cela était... pourquoi entretenir le château de Versailles. Est-ce que vous croyez que les entrées suffisent à couvrir les frais? Non. Cela fait partie du patrimoine. Et bien, le petit train aussi en fait partie. »

— Cette année, bien sûr, puisque c'est l'année du Patrimoine... mais l'an prochain qui y pensera encore ?



Quel est le Français qui n'a pas le souvenir de son petit train et ne lui voue pas une reconnaissance émue ?

Ce livre écrit en hommage à tous les « secondaires » défunts est la réponse de Gilbert Gannes, l'ami des trains...

Ouvrage broché sous couverture illustrée, en couleurs - 290 pages - Format 23 x 15 cm. 50 photographies réparties sur deux cahiers de 16 pages hors texte.

Prix Franco : 68 F.

BON DE COMMANDE N° 1753

à envoyer à « La Vie du Rail », 11, rue de Milan, 75440 PARIS CEDEX 09.

Nom et prénom

N° Rue

Code postal Localité

désire recevoir Le « Transcorrézien ».

Reglement par chèque bancaire - par chèque postal à l'ordre de « La Vie du Rail » (à joindre à la commande).

Cocher le mode de paiement.

Deux ponts dus à l'ingénieur Gisclard : celui des Rochers-Noirs dans la Corrèze et celui de Cerdagne. L'un est déserté depuis vingt ans par les petits trains, l'autre pourrait bien subir le même sort.

Doc. LVDR



— « Ne soyez pas si pessimiste. Et pour en revenir aux petits trains, il vaut mieux que ce soient des groupements privés qui s'en occupent... car avec l'administration... c'est toujours en déficit. »

— Pourquoi le département de la Corrèze n'a-t-il pas conservé le « Transcorrézien » ?

— « Parce que c'étaient des aveugles à ce moment-là... des gens qui ne savaient pas prévoir (donc qui ne savaient pas commander !), des gens qui n'ont pas senti leur époque. Il y en a qui pensaient que le train... c'était fini. L'avenir a démenti. Si le président Queuille avait été intuitif, il aurait dû penser que le train faisait partie de la physiologie de sa région. »

— Bon, laissons là les regrets... dites-moi comment vous avez été amené à écrire ce livre ?

— « Au début de ma carrière, quand j'ai écrit mes « Interviews impubliables » j'ai été invité en Corrèze pour faire des conférences... et j'ai connu de nombreux Corrèziens. Ils me parlèrent du train, mais ce n'est pas cela qui me décida. C'est Gabriel Edme, le dessinateur. Il avait fait un film où paraissait le « Transcorrézien » et beaucoup de dessins humoristiques sur le thème. Un jour il voulut éditer ses œuvres en album et je lui conseillai d'aller voir Denoël. Mais l'éditeur ayant vu les dessins pensa que le sujet valait un livre. Alors Edme me demanda si je voulais l'écrire. Je retournai donc en Corrèze pour faire un reportage sur place. »

« Ce livre est en fait une enquête journalistique. Au travers des témoignages de ceux qui avaient vu la construction de la ligne, j'ai essayé de reconstituer la vie d'un département pendant cinquante ans. »

« Au début de ce siècle, les gens vivaient encore à la mesure humaine et marcher pendant quinze

ou vingt kilomètres n'effrayait personne. »

« Vous ne vous rendez pas compte de ce que le « Transcorrézien » a pu apporter à tous ceux qui n'avaient probablement avant aucun espoir d'aller ailleurs... même dans le département voisin. »

« Si je n'avais donc pas montré la vie des gens, on n'aurait pas compris l'importance de ce train dans la vie du département. »

« J'ai voulu montrer les côtés humains et les côtés drolatiques... et je pense avoir donné une idée de ce que ce train représentait pour la population. »

« Un ami m'a écrit récemment en s'étonnant. Il se demandait si c'était bien le même homme qui avait écrit sur le « Transcorrézien » et sur le père de Foucauld. »

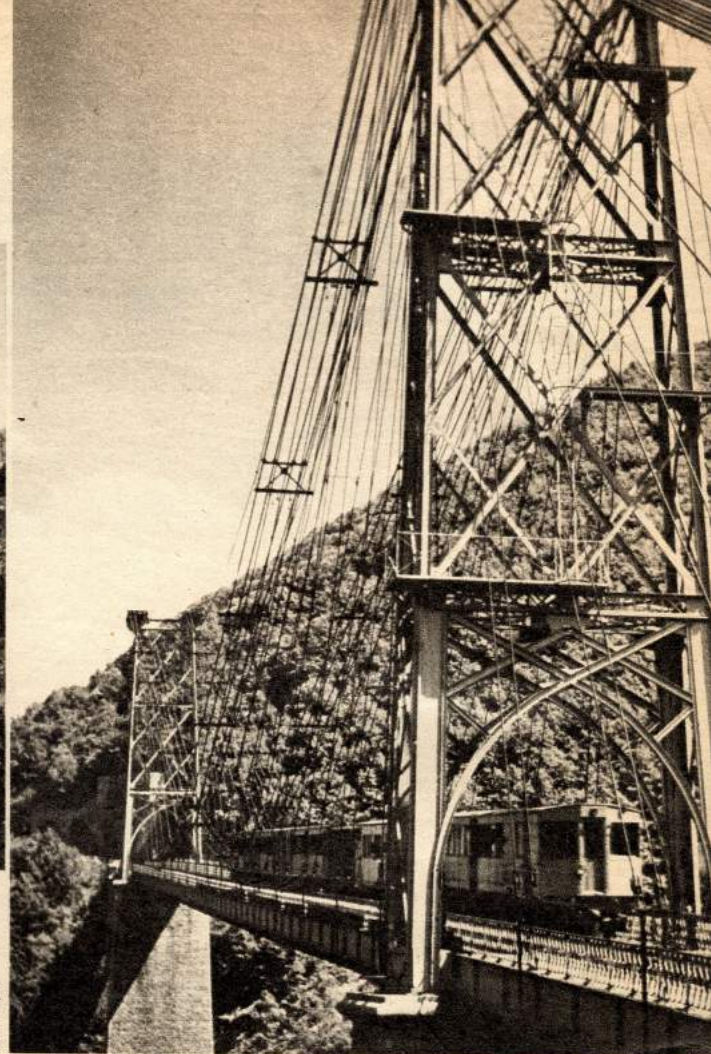
« Je lui ai répondu que le père de Foucauld se passionnait pour le « Transsaharien » pour les mêmes raisons que les constructeurs du « Transcorrézien », parce que tous deux facilitaient les communications à l'intérieur d'une population. »

« Ces trains ont été des ouvertures sur l'extérieur et sur l'avenir. »

— Pourquoi ne pas rapprocher également « Transcorrézien » et « Transsibérien » ?

— « J'aurais aimé prendre ce dernier Je ne l'ai pas encore fait. Mais il doit ne rien se passer tout au long du parcours entre des points distants de plusieurs centaines de kilomètres. J'ai survolé le pays pour me rendre au Japon. En revanche, dans le « Transcorrézien » on pouvait voir le paysage varier tous les cinq kilomètres. »

« J'ai donc interrogé ceux qui l'ont emprunté et ils m'ont raconté beaucoup de choses. Ce qui a donné une certaine épaisseur à l'ouvrage... J'espère que tel quel, il peut intéresser des jeunes pas-



Doc. LVDR

sionnés et les aider à sauver peut-être d'autres lignes. »

— Vous qui parlez sauvetage, pouvez-vous me dire où sont passées les voitures et les locomotives du train ?

— « Au paradis. Tout a été démolí et les rails expédiés partout. On a fait en sorte qu'il n'y ait aucune velléité de reconstruction. Cela a été extraordinaire cette rage de destruction. Il ne reste qu'un seul exemplaire de locomotive au musée des Transports de Saint-Mandé. »

— Par quel hasard a-t-elle échappé à ce « trainocide » ?

— « Je l'ignore. Mais je sais que beaucoup restent attachés à ce Transcorrézien. »

— Pourquoi l'ont-ils laissé supprimer ?

— « Que vouliez-vous qu'ils fassent ? Qu'ils prennent des fourches et qu'ils aillent au Conseil général ? Je pense, quant à moi, que c'est une faute de supprimer une ligne et un train. On s'en aperçoit toujours plus tard... trop tard. Ce serait une faute de supprimer la ligne de Cerdagne, pour reprendre cet exemple, et il faudrait l'empêcher. J'espère que mon livre y contribuera : On y peut lire à propos du « Transcorrézien » toutes les délibérations du Conseil général... et vingt ans après on s'aperçoit que la sup-

pression acceptée du train a été une erreur. Il aurait au moins fallu garder des tronçons entiers, lesquels auraient fait la joie des touristes. On aurait pu aussi le garder comme train d'intérêt commercial, car il était rentable pour les transports de bois et de vins... et touristiquement, il aurait pu être exploité deux ou trois mois avec succès. »

— Certes, mais il n'empêche que je suis insensible à ce genre de regrets. Les remords, on doit les avoir avant. Après, ils sont aussi inutiles que les pleurs. »

— « Je pense qu'il n'y a pas encore aujourd'hui de mouvement d'opinion pour les petits trains assez puissant en France. Il faudrait quelque chose comme celui des écologistes. Mais si les Corrèziens savent qu'il n'y a plus moyen de remettre leur petit train en service, ils sont instruits de l'expérience. »

— Mais ils n'ont plus de tortillard à sauver ! Enfin, grâce à vous, ils vont pouvoir rêver. J'ose espérer qu'ils vont vous nommer Corrèzien d'honneur, lors de l'inauguration de l'exposition de Lapeau, le 26 juillet prochain. »

Gilbert Gannes sourit... il pense déjà au train qu'il ne va pas manquer de prendre pour s'y rendre, et nous nous quittons sur cette idée de voyage.

Exposition de Lapeau, consacrée au « Transcorrézien ». Tableaux, photos, dessins, maquettes, films, livres. Tous les jours : 14 h 30 à 18 h 30, samedi et dimanche : 10 h à 19 h. Entrée 5 F. Gratuité pour les moins de quinze ans. Du 26 juillet au 10 août 1980.



Les tramways de la Corrèze (TC), disparus voici vingt ans, revivent à l'échelle 1/30, grâce à l'habileté de deux modélistes de talent, Edmond Duclos et Jacques Boussac. Le premier a construit la locomotive Piguet, qui fonctionne réellement à la vapeur, et le second le matériel remorqué.

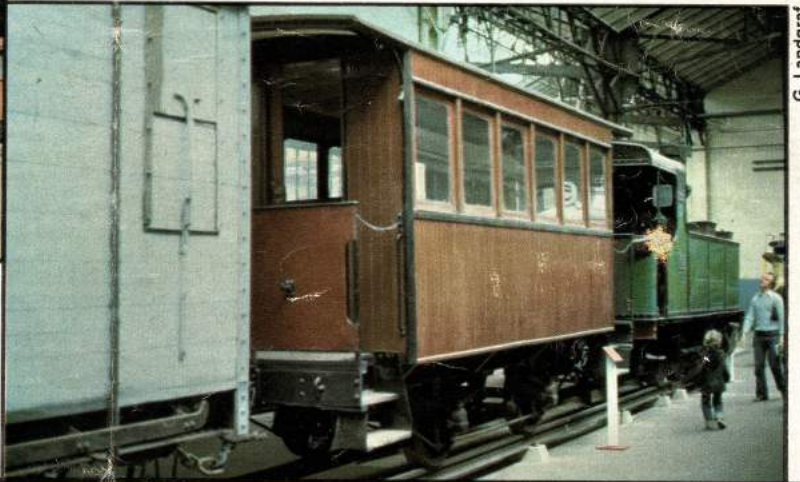
Le musée des transports urbains, à Saint-Mandé, possède la dernière locomotive Piguet (n° 4) remise en état par les ateliers du Mortier, ainsi qu'une voiture (n° 52) à deux essieux à caisse en bois des TC.

Photos N. Neumann



Le Mortier-Gumond, « nœud » ferroviaire de la ligne Tulle-Ussel des TC, fait aussi partie du décor au 1/30, construit par M. Boussac. Devant la rame à grande échelle, un train, identique, reproduit au 1/87 (HO m) par le même modéliste.

M. Boussac est aussi l'auteur de ces autorails : à droite, un De Dion ML et à gauche deux Billard (au 1/30 et au 1/87) qui ont sillonné la ligne Tulle-Ussel jusqu'à sa fermeture.

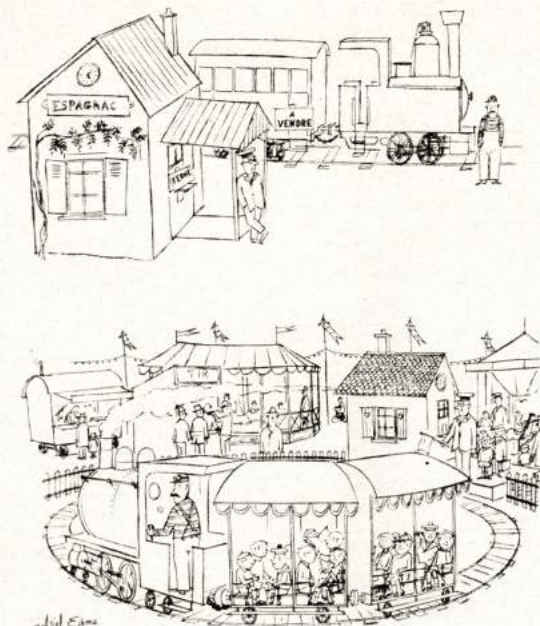


G. Landgraf





André Fomnet



« Recyclage ».



Ce dessin de Gabriel Edme fut à l'origine du film « Dessin humoristique ».

Gabriel Edme : un amoureux du « Transcorrézien »

Timide et réservé, Gabriel Edme a pensé échapper au supplice de l'interview en m'apportant quelques coupures de presse, déjà anciennes, où je pourrais puiser quelques éléments.

N'ayez pas peur, lui dis-je, je n'ai que deux petites questions à vous poser sur les illustrations du livre.

Il se rassure, et pour lui montrer que je serai bref, je reste debout. Nous causons entre deux portes... et bien entendu, nous trouvons mille choses à nous dire et nous y restons pendant deux heures, sans nous soucier de tous ceux qui entrent et qui sortent... et que nous gênons.

Rien ne vaut un humoriste timide pour mener à bien une longue conversation sérieuse.

Inutile, je pense, de présenter Gabriel Edme, dont les dessins sont connus de nos lecteurs, puisque, aussi bien, il collabora aux pages d'humour de notre revue.

— Vous avez donc puisé parmi vos anciens dessins pour illustrer le livre? demandai-je.

— « Non! Avant, je dessinais des locomotives stylisées, mais pour le livre, j'ai refait exactement la locomotive du « Transcorrézien ». Il ne manque pas un rivet. J'ai travaillé d'après photos. C'était indispensable pour un ouvrage où le lecteur peut comparer justement les dessins et les photos. »

— Avez-vous connu ce train?

— « Parfaitement. Dans les articles que je vous ai apportés, vous pouvez lire comme un refrain ce c'est le « Transcorrézien » qui m'a donné le sens de l'humour. C'est peut-être vrai après tout. Ce train je l'ai pris bien souvent quand j'étais enfant puisque mes grands-parents paternels et maternels habitaient deux villages de la haute Corrèze. Le train passait tous les jours tout près de chez eux et je garde de bons souvenirs. Tous les enfants rêvent de trains. Moi, je rêvais de conduire ce train

qui était petit mais qui cependant m'impressionnait terriblement. Sa locomotive était massive, puissante, trapue. Elle faisait beaucoup de bruit, crachait beaucoup de fumée et poussait, de temps à autre, des cris rauques et stridents.

« Je me souviens que pour aller prendre le train, on chargeait les bagages dans une petite poussette et puis on allait à pied pendant trois ou quatre kilomètres. Plus tard, je l'ai pris beaucoup moins souvent... Et puis j'ai eu une voiture et je ne l'ai plus pris du tout. »

— Et après on s'étonne de la disparition d'un train que personne ne prend plus. Enfin vous, quand même, vous avez perpétué son souvenir par le dessin et par le cinéma. Car vous lui avez consacré un film.

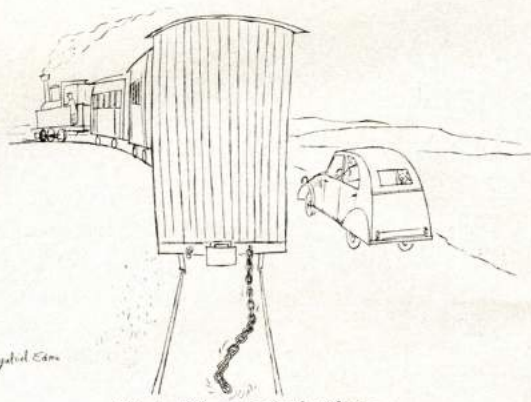
— « Oh! un petit court métrage. Pour expliquer, en fait, la conception et la réalisation d'un dessin humoristique dont le sujet était justement le « Transcorrézien » : On y voyait des vaches à l'abri sous un tunnel et bouchant le passage au train.

« A l'époque, les gens me demandaient comment je faisais pour réaliser un dessin humoristique. « Partez-vous d'une idée? Crayonnez-vous au hasard? », etc. En fait, cela ne se passe jamais de la même manière.

« J'avais donc imaginé de faire une réponse cinématographique. Avec Christian Plume et Yvan Audouard, nous avons tourné « Dessin humoristique » et fait les extérieurs avec le « Transcorrézien ». La première a eu lieu au Gaumont Palace, et le public a eu l'amabilité d'applaudir. A cause de la poésie du petit train... il était vraiment très photogénique.

« Ce film a été exploité pendant sept ans. J'en ai fait refaire une copie qui sera projetée à Lapeau. J'espère que vous viendrez la voir. »

— J'aimerais bien. J'ai fait un grand reportage en Limousin l'an passé et je l'ai titré : « Je reviendrai au pays des mille sources » (5). Voilà une excellente occasion.



« C'est déjà un train fantôme ».

A ce propos, lors de mes pérégrinations en Corrèze, je n'ai pas beaucoup entendu parler de ce fameux « Transcorrézien ».

— « Hélas! C'est parce que je me suis aperçu que le souvenir de ce train s'effaçait que j'ai voulu tenter quelque chose. J'ai repris mes dessins sur le sujet pour en faire un album. L'éditeur ayant préféré un livre illustré, j'ai demandé à Gannes, et nous nous sommes retrouvés pour le contrat. »

— Ainsi donc êtes-vous à l'origine de l'ouvrage.

— « Un peu... si vous voulez. Mais c'est Gannes qui a fait le livre... Un livre utile car il fait revivre un temps disparu... Ah! quand j'y repense! Il existait au dépôt de locomotives de Mortier, une animation extraordinaire. Aujourd'hui, il est occupé par un garagiste. C'est le triomphe de la route sur le rail. »

— Vous croyez que ce livre à la gloire d'un train disparu empêchera toute nouvelle suppression de ligne?

— « J'espère qu'il fera réfléchir ceux qui prennent les décisions hâtives... même s'ils le font de bonne foi. Pourquoi, au moins ne pas conserver des tronçons. Nous sommes sûrs qu'il y a bien quelques édailes qui partagent nos opinions. »

— Étienne Rey disait : « Le records des mauvaises actions qui

ont bien réussi n'a jamais étouffé grand monde. »

— « C'est vrai. Mais si le livre de Gannes pouvait servir à la protection des lignes menacées... ce serait bien. En tout cas, il perpétuera la mémoire du petit tacot de Corrèze. »

— Sûrement. Et la Corrèze sera fière de vous.

— « Je suis un de ses fils, et j'aime y vivre... y pêcher... Et y dessiner. »

« Bien sûr. Pour ce faire, j'ai refusé certaines propositions intéressantes dans la presse parisienne. J'ai voulu préserver mon indépendance. Il faut savoir prendre le temps de vivre. »

Toujours debout... entre deux portes, nous poursuivons notre entretien, disputant des mérites du dessin sans légende, puis de ceux du cinéma muet, évoquant des gags de Charlot et de Laurel et Hardy, et nous racontant des caricatures de Steinberg, Chaval, Peter Arno ou Sempé. Puis, Edme s'apercevant qu'il n'a pas beaucoup de temps à m'accorder, me propose de finir notre entretien lors du vernissage de l'exposition de Lapeau.

Nous prenons donc rendez-vous. Et j'espère que là-bas, nous trouverons peut-être l'occasion de discuter plus longuement... en nous asseyant.

André FONNET.

(5) Voir « La Vie du Rail » n° 1718.