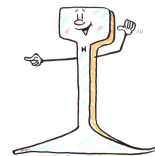




HistoRail®



Musée du chemin de fer

Brochure © créée à l'occasion du 1^{er} train à vapeur tracté par la 141 TD 740 et circulant le 31 mai 1984 entre Limoges et Eymoutiers

Histoire et genèse de la ligne Limoges-Eymoutiers

- 1837 : c'est l'inauguration de la ligne de chemin de fer " Paris- Le Pecq"
- 1856 : c'est l'inauguration de la ligne " Paris-Limoges"

20 ans plus tard, l'Assemblée Nationale, par la loi du 31 décembre 1875, approuve la création d'une ligne entre Limoges et Eymoutiers et la déclare d'utilité publique. La montagne limousine allait enfin avoir son chemin de fer. Les projets ne manquaient pas ; déjà en 1862 on parlait, au conseil municipal de Saint-Léonard-de-Noblat, d'une ligne Limoges-Clermont-Ferrand, et d'une ligne vers Bourgneuf et Vieilleville.

Les obstacles à vaincre étaient de taille, mais chacun savait l'importance économique d'une telle réalisation ; en 1874, l'ingénieur en chef le soulignait en disant que : « sans le chemin de fer notre agriculture, privée de chaux et d'engrais concentrés artificiels ou naturels, ne peut réaliser aucun progrès sérieux et la situation de notre industrie est plus précaire, encore fermée".

Les concessionnaires éventuels pouvaient escompter un trafic substantiel sur cette ligne même si la région traversée était peu peuplée.

La vallée de la Vienne en particulier été jalonné d'usines diverses (papeterie, tanneries et autres moulins entassent) qui promettaient un trafic intéressant. 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.

Cette espérance de trafic fit que plusieurs compagnies s'intéressèrent à un tel axe ; ce fut le cas de la compagnie des Charentes en 1869 qui voyaient en cette ligne un prolongement de celle d'Angoulême alors en préparation. La compagnie du P.O. prit rang elle aussi, mais trouva face à elle l'hostilité des assemblées locales (chambre de commerce, municipalité de Limoges, associations diverses,...) et aussi de la population. Cette hostilité était dictée par le désir de voir réduit le monopole de transport ferroviaire.



HistoRail 18, rue de Beaufort - 87400 Saint-Léonard-de-Noblat

Tél. : 33 (0) 555 561 112

E-mail: historail@historail.com

Webs : www.historail.com et <http://boutd rail.blogspot.com/>

*Crains qu'un
jour
un train
ne t'émeuve
plus !
G. Apollinaire*

Quelques années plus tard, en 1875, le préfet de la Haute-Vienne signa une convention avec le président de la compagnie des chemins de fer de la Vendée pour assurer la construction des trois lignes : Limoges- Le Dorat, Saillat-Bussière-Galant, Limoges Clermont-Ferrand

1 Les projets :

L'ingénieur Carnot, dès 1868, étudia plusieurs itinéraires de Limoges à Clermont-Ferrand ; puis l'ingénieur Lesguillier s'attacha plus spécialement au tronçon Limoges-Eymoutiers. En 1874, la commission chargée du rapport final sur les avant-projets retient « le tracé de la vallée de la Vienne, car le plus court et le moins coûteux ». Ces études devaient conduire à l'inscription de la ligne dans la loi du 31 décembre 1875.

La loi ne prévoyait pas de concessionnaires dans l'immédiat et les terrains devaient être fournis gratuitement par les communes et acquis pour deux voies. Toutefois les terrassements et les ouvrages d'art ne seraient réalisés que pour une seule voie.

D'après l'avant-projet, on pouvait scinder la ligne en deux sections :

A : de Limoges à Saint-Léonard

L'itinéraire retenu empruntait la ligne de Paris, puis rejoignait Saint-Priest-Taurion et suivait la vallée de la Vienne jusqu'à Saint-Léonard. Il avait été envisagé de passer par les hauteurs, mais les déclivités étaient trop fortes et les terrains appartenant à de nombreuses propriétés d'agrément, étaient d'un prix trop élevé.

B : de Saint-Léonard à Eymoutiers

Trois itinéraires étaient possibles. C'est celui du fond de la vallée qui eu la préférence des ingénieurs, malgré ses sinuosités après la Combade. Il desservait de nombreuses usines et son profil était bon. Par le plateau de Bujaleuf, rive droite ou Rive Gauche, itinéraire avait peu d'intérêt économique car il était plus long avec des pentes fortes.

Les communes, qui avaient espéré être desservies par les itinéraires des hauteurs furent déçues (ex.: Saint-Just-le-Martel), mais l'édification de la ligne ne pouvait pas satisfaire tout le monde). Cependant un effort particulier fut effectué par le département pour améliorer le réseau routier desservant les gares dans les années qui suivirent l'ouverture de la ligne.

Le projet définitif est approuvé en août 1876 ; les travaux commencent en septembre et la ligne est inaugurée sous la neige le 5 janvier 1881 par M. Raynal, sous-secrétaire d'État au ministère des travaux publics.

2 Caractéristiques générales de la ligne

Constituant une artère secondaire de l'Ouest du Massif central, cette ligne assure une liaison entre Limoges et Clermont-Ferrand.

Par son parcours, première voie ferrée ayant traversé le plateau de Millevaches, étymologiquement plateau des 1000 sources, la ligne de Limoges à Ussel fait partie des chemins de fer de montagne. Son tracé sinueux a rencontré de nombreux obstacles dus aux accidents de terrain, car la Vienne a creusé son lit dans une vallée rocheuse tourmentée, surtout entre Saint-Denis des murs et Eymoutiers. Le profil en long présente adhérente de 20 mm et rachète une dénivellation de 1550 m en 44 km.

Deux souterrains de la Varache (PK 428,4) et Eymoutiers la rampe et continue, oscillant entre 15 mm et 20 mm, pour une dénivellation de 72 m en 5 km. Cette rampe près par celle, très dure, qui mène au col de l'Ornon (PK 454) rachetant 305 m en 20 km à partir d'Eymoutiers.

Cf. croquis 1

Le parcours montagneux de cette ligne, bien que suivant la vallée de la Vienne, a nécessité de nombreux ouvrages d'art : tunnels, viaducs et grands ponts. Entre Limoges et Eymoutiers, les tunnels sont les plus nombreux : 8 plus 2 galeries voûtées totalisent 1524 m ; le plus long souterrain étant celui de Farsac (285 m) au PK 431,5. Les tunnels sont inférieurs aux gabarits admis par SNCF.

Cf. croquis 2

La traversée de nombreux cours d'eau a rendu nécessaire la construction de nombreux viaducs et grands ponts, ainsi que des arcades entre Saint-Denis des murs et Châteauneuf et entre Bussy-Varache et Eymoutiers (173 m et 305 m=.

À partir de la bifurcation du palais et la gare d'Eymoutiers, 8 viaducs et ponts furent édifiés.

CF croquis 3

3 L'exploitation

Ouverte le 4 janvier 1880, elle fut exploitée jusqu'en 1885 par la compagnie de l'État qui la rétrocéda au PO (Cie Paris-Orléans).

Le matériel roulant fut à l'origine celui mis en service par la compagnie de l'État, en provenance de l'ancienne compagnie des Charentes à savoir les types de machines à vapeur suivantes :

Matériel de la compagnie des Charentes entre 1881 et 1885

- Machines type 030 série 3000 (mixte à roues de 1 m 51)
- machines type 030 série 3100 (marchandises à roues de 1 m 33)
- machines type 030 série 3500
- machines type 120 série 2000
- machines type 040 série 4000

Matériel du PO à partir de 1885 et ré immatriculé SNCF.

SNCF

PO

MachineS type 040 C	1114 à 1140
machines type 040 E et F	1141 à 1258 (marchandises)
machines type 130 A	1800 (voyageurs-montagne)
machines type 130 C	1901 à 1962 (compound à deux cylindres)
machines type 140 B et C	5001 à 5167 (marchandises)
machines type 141 B	type Mikado
machines type 141 TA	5301 à 5490 (loco-tenders de montagne)
machines type 150 A	6000 (type Decapod)

La diésélisation commença avec des autorails Picasso, universellement connu. Roulèrent aussi des ABJ et ADX 2200. Actuellement [date de 1984], le service voyageurs est assuré par les célèbres " bleus" du Massif central du dépôt de Limoges : les X2800 et leurs remorques unifiées. Le dernier train de voyageurs à vapeur fut le 7105 du 27 septembre 1964, tracté par la 141 TA 418 est conduite par l'équipe suivante : mécanicien Laurent et chauffeur Bournazeix.

Il croisa à Saint-Léonard le premier train voyageur diesel, remorqué par une 66 000, train 7114 conduits par l'équipe suivante : chef conducteur Tardet, conducteur Roussies. Le service marchandises diésélisé fut assuré à A1A-A1A 68 000 et des BB 67 000.

La ligne et sur le régime de la signalisation simplifiée à cantonnement téléphonique (date de 1984).

L'importance économique prévue à l'origine par les compagnies de chemin de fer ne s'est pas démentie le trafic fut important.

Nous devons au témoignage de M. Thomasson, proche collaborateur de Messieurs Bernis (père et fils), beaucoup de détails pittoresques sur l'époque de l'exportation " vapeur". Dans un ouvrage intitulé " Mémoire de transport depuis mon enfance, dont 50 ans aux transports Bernis", nous avons emprunté quelques extraits de son manuscrit, qu'il nous a aimablement prêté, concernant la gare de Saint-Léonard où il a vécu son enfance. Il y détaille les marchandises et les flux de voyageurs.

Pavés : destinés aux pavages et chaussées, aux ports... Ce trafic est très important car à 6 km à la ronde se trouvaient de nombreuses carrières de granit.

Bois de châtaigniers : destinés à la fabrication de l'extrait de tanin, ce bois était entreposé en attendant sa réception sur un emplacement situé près de la grue. Après réception effectuée, il était expédié en général aux usines de Saillat et de Saint-Denis-des-Murs.l'activité de cette dernière a dû prendre fin à la guerre de 1939-1945.

Charbon : le trafic le plus important était destiné aux usines de porcelaine qui étaient au nombre de quatre.

Grains: au moins de 10 meuniers et les quatre négociants installés en gare utilisaient les services du chemin de fer.

Chaux vive: en période de chaulage des terres, les paysans venaient d'assez loin avec leurs attelages à vaches, prendre en charge dans les wagons tombereaux Lachaud en vrac et c'était à chaque fois des dizaines d'attelages qui se suivaient.

Le pesage est effet sur la bascule publique installée à la sortie de la gare. À noter que le préposé de cette bascule était également un "gabelou" préposé à l'octroi.

Bétail : à chaque foire mensuelle, c'était une quarantaine de wagons qui étaient chargés. Toutefois, à une certaine foire de l'année, une centaine de wagons était expédiée. Le chargement dans les wagons s'effectuait de tous les endroits possibles dans l'enceinte de la gare marchandises :quai, voies en débord. Pour accéder aux wagons placés sous ces dernières, il était utilisé des rampes mobiles montées sur un essieu à deux roues appelées " rampes Nadal" (probablement du nom du constructeur).

Une machine spéciale arrivée du dépôt de Puy-Imbert vers 8h00 du matin pour manœuvrer les wagons en conséquence.

Vin : les négociants en vins étaient plus nombreux qu'aujourd'hui : une douzaine pas moins dans un rayon de 15 km. Presque tous les jours, les dépotages des wagons foudre s'effectuaient, et par reconnaissance aux employés de la gare, les négociants donnaient habituellement à titre de pourvoir une bonbonne de 20 à mon père qui le stockait dans des fûts placés dans un cabanon sous la halle ; et les mécanos, chauffeur en particulier, s'il avait taillé. Je me rappelle leurs bidons métalliques de 2 l de l'armée ; ils appréciaient mieux ce courage par rapport au coco qui était à leur disposition dans une couche en terre placée dans la garde des voyageurs.

Paille : journallement la papeterie de Maquetot recevait un à deux wagons de paille conditionnée en grosses gerbes (le bottelage pressé n'était pas connu à cette époque) pour la fabrication du papier paille.

Voyageurs : le jour de la fête annuelle de Quasimodo, un train spécial venait de Limoges, arrivée vers 13h30, quelques minutes après le train du service régulier. Ce service supplémentaire repartait à minuit.

De ces deux trains déboulaient des centaines de voyageurs qui, ne pouvant franchir par suite de cette affluence les portes de sortie dans mal, passé par les voies, franchissaient les pieds de marchandises : c'était vraiment spectaculaire.

Le contrôle des billets à la sortie était impossible et les préposés du contrôle, tendez leurs casquettes pour y recevoir les billets.

L'exportation vapeur fut émaillée d'incidents nombreux du haut mis à feu de broussailles et de riverains, dont la cause ne fut pas toujours provoquée par des machines à vapeur. ; certes la chute par le cendrier d'images faire, éventuellement des escarbilles, furent mettre le feu à des broussailles très sèches ; chaque fois les moyens de lutte furent mis en oeuvre et donnèrent lieu à maints petits exploits.

Durant la guerre, la résistance, menée par le maquis limousin du colonel Guingouin organisera des actions de sabotage sur la ligne, artère vitale entre Limoges et Clermont-Ferrand, visant notamment le viaduc de Bussy-Varache qui fut coupée par dynamitage le 13 mars 1943.

Locomotives tenders de l'Est 141-700

1 Livrée

Comme toutes les locomotives de l'Est, elle était peinte en noir avec des filets rouges, les cercles de chaudières et les encadrements des fenêtres frontales et latérales de la cabine restant en laiton poli.

La traverse avant, peinte en rouge avec un listel blanc d'encadrement portant les inscriptions "Est", et le numéro de la machine, peints en blanc ombré de noir.

Les inscriptions "Est" série 12 S. bien que, et, dans un cartouche, l'indication du dépôt d'attache, étaient peintes en jaune paille, ombré de rouge, sur les parois extérieures de la cabine.

Les inscriptions "Est" et 141 S étaient également peintes en jaune paille, ombré de rouge, sur la paroi transversale de la soute à combustible, tandis que la traverse à Rivière était uniformément peinte en rouge.

Une plaque en bronze donnant, en relief, le numéro de la machine était fixé de chaque côté du corset imbriqué en retrait de l'axe de la cheminée.

2 Service des 141-700

La remise en service a coïncidé avec celles des rames métalliques de banlieue, composées de deux 10 voitures (520 t) sur les trois directions : Gargan - Meaux-Verneuil, et aussi en grande banlieue : Château-Thierry- Verneuil l'Etang ou Longueville.

3 Les 141-703 à 141-742

La compagnie de chemin de fer de l'Est a passé, en octobre 1930, un marché avec la société française de construction mécanique de Denain (anciennement Cail) pour la fabrication de 40 locomotives 141-703 à 141-742. Elles ont été attribuées au dépôt de la Vilette et de Vayres entre le 21 mai 1932 et le 22 février 1933, en trois lots égaux de 20 machines.

La 740 fut affectée à La Vilette le 31 décembre 1932. Elle fut immatriculée 141 TC 740.

Leur effort de traction de près de 30 t et le petit diamètre des roues motrices (1 m 42) permettaient des démarrages vigoureux et des accélérations rapides.

Cependant, il est apparu que la production de vapeur ne compensait pas toujours la dépense notamment pour les trains lourds et directs, et les mécaniciens devaient mettre à profit, compte tenu du profil, les occasions favorables en "travaillant" les crans de marche et l'ouverture du régulateur.

Aux trains omnibus, le travail était différent, car la mise en action simultanée du souffleur et la fermeture du régulateur, avant l'entrée en gare et pendant la durée du stationnement permettait de maintenir la pression et de réalimenter en eau.

Au mois de mai 1955, la 740 fut mise à la disposition de la région Ouest avec la 703, la 709, la 720, la 736, la 741 et la 742, suite à la mise en service de l'électrification d'une part et d'engins diesels d'autre part.

Elle devint la 141 TD 740.

Elle a été traitée en grande révision en 1950 par les ateliers de Bischeim. Le foyer en cuivre à l'origine a été remplacé à cette occasion par un foyer en acier. L'échappement a été modifié par l'application d'un trèfle à grande section.

D'autres modifications ont concerné cet engin et notamment la mise en place d'autoclaves supplémentaires sur le corps cylindrique, de supplémentaires à l'arrière de la boîte à feu, l'application du TIA à partir de 1942, contre-tiges au piston, message type "Normand" aux boîtes de roues, dressage des bielles par épinglettes, soutes à eau soudées, turbo Silec pour l'éclairage électrique, souffleur à ouverture rapide.

Les parcours annuels moyens n'ont pas été très importants.

Ils se sont situés autour de 50 000 km par an, soit pour la 740 un kilométrage total d'environ 600 000 km depuis la révision de 1955.

A noter que le train moteur a été entièrement révisé aux ateliers d'Epernay en vue de sa vraie utilisation éventuelle en 1967-68, et la chaudière retimbrée (foyer entièrement refait).

Avec leurs bielles calées à 120° sur leurs essieux, elles ont été très appréciées à leur mise en service pour, d'une part leur stabilité et leur qualité de roulement, et d'autre part par la facilité avec laquelle elles permettaient le démarrage (absence de point mort).

Nous devons rappeler ici qu'il s'agit de locomotive simple expansion trois cylindres, disposition souvent adoptée sur l'Est.

4 Carte d'identité

- surface de grille : 2,80 m²
- surface de chauffe du foyer : 17,30 carrés
- tubes à fumée de 45x50 : 141
- tubes à surchauffe 125x133 : 122,33 m²
- surface de chauffe totale : 139,63 m²
- surface de chauffe : de 35 à 45 m²
- diamètre des cylindres : 510 mm
- course des pistons : 660 mm
- diamètre des distributeurs cylindriques : 250 mm
- timbres : 16 kilos
- diamètre des roues motrices : 1,420 m
- diamètre des roues du bissel : 0,92 m
- masse à vide : 84 t
- masse en charge : 108 t
- masse adhérente : 75 t

5 Répartition des charges par essieu

- Capacité en eau : 13 m³
- capacité de la soute combustible : 4 t
- puissance : 1000 kWh (1360 CV)
- empattement rigide : 5,1 m
- empattement total : 10,70 m

- longueur totale hors de ses bons tampons : 15 m