

LE TRAMWAY

La Compagnie des Chemins de Fer Départementaux de la Haute-Vienne mis la majorité de ses lignes de tramway en service en 1912 et notamment la 4 entre Limoges et Peyrat-le-Château via Eymoutiers. Cette ligne passait par Saint-Paul-d'Eyjeaux, Saint-Bonnet-Briance, Linards, Châteauneuf-la-Forêt et Neuvic-Entier. Très populaire, il sera familièrement appelé le « tram » par les populations des bourgs desservis.

Pour alimenter son réseau en électricité, elle disposait de l'usine hydraulique de Bussy, sur la Vienne, non loin d'Eymoutiers et d'une autre, à vapeur située à l'Aurence, près de Limoges et qui était surtout utilisée quand la Vienne était trop basse à Eymoutiers. Un barrage de 5 000 m³ en maçonnerie et de 11 mètres de haut fut établi, au-dessous de Couégnas, au lieu-dit Mingonnat. Sa construction, comme celle de l'usine dura de 1910 à 1912.

Ces travaux nécessitèrent une main d'œuvre abondante, souvent étrangère. Les lourdes charges déposées des wagons à la gare d'Eymoutiers, par des engins de levage, étaient acheminées par des fardiers tirés par des bœufs.

Le barrage alimente une usine électrique située au-dessous de Bussy, à l'extrémité d'un canal de dérivation de 1,6 km de long et dont trois parties sont souterraines. Il se prolongeait par une conduite forcée avec une chute de 50 mètres entraînant deux turbines de 1 200 chevaux. L'énergie produite était transportée par une ligne haute tension jusqu'à l'usine de l'Aurence où elle était dispatchée sur tout le réseau.

Des gares furent construites sur le réseau et celle d'Eymoutiers sera bâtie près de celle du chemin de fer Paris-Orléans. Le fronton de ce bel édifice, au-dessus de la porte d'entrée, comporte un œil-de-bœuf surmontant un motif végétal ainsi qu'un blason contenant les lettres CDHV entremêlées.

Sur la ligne 4 circulaient des motrices à boggies, attelées de remorques voyageurs ou marchandises. Les convois étaient souvent mixtes et chaque voiture offrait 21 places assises en seconde et 8 en première classe.

En 1914, il fallait, si tout allait bien, 3 heures 10 pour parcourir les 53 km entre Limoges et Eymoutiers par le tram et 30 minutes supplémentaires pour les 11 km restant encore pour rejoindre Peyrat-le-Château ; soit en comptant le temps des arrêts, une moyenne horaire d'environ 17,6 km !

Il en coûtait, de Limoges à Eymoutiers 3,80 francs en première et 2,45 en seconde. D'Eymoutiers à Peyrat, le prix était de 1 franc en première et 70 centimes en seconde classe.

Cette ligne fonctionna jusqu'après la seconde guerre mondiale et fut arrêtée le 28 février 1949 et démantelée entre 1951 et 1952.

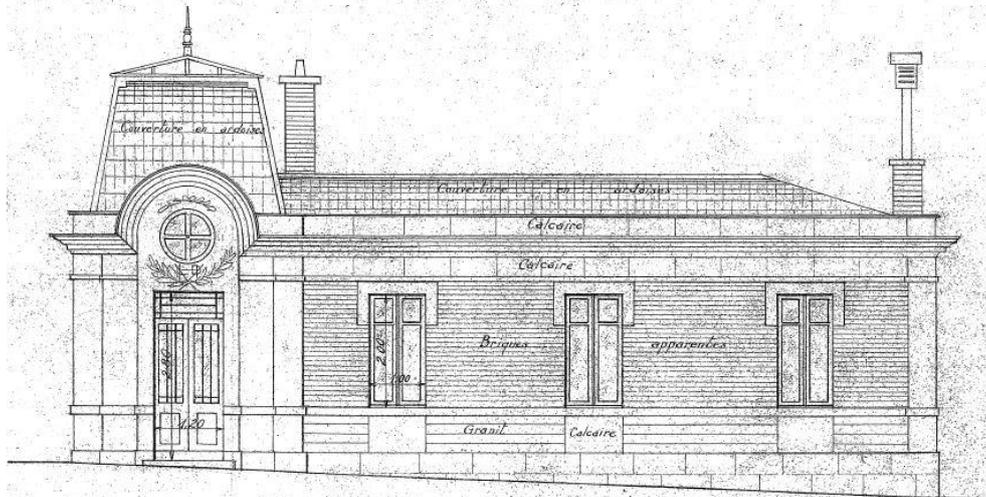


La gare du tramway



EYMOUTIERS
GARE DES C.D.H.V.

Echelle : 0-02 p.m.



Elevation côté rue



Logo du CDHV

TRAMWAY VS CAR LAVAUD



A l'entrée d'Eymoutiers, sur la route de Limoges, voici un spectaculaire accident de la circulation. Apparemment, les freins n'étaient pas le point du **tramway**, le car **Lavaud** qui sortait du garage en a fait les frais ! Il faut dire que l'autobus est bien plus abîmé que le tram et « il va marcher moins bien maintenant » ... Visiblement, l'adversaire est de constitution robuste ... même pas déraillé.

Suivent deux photos à joindre au constat :





Près de chez nous



Le tramway à Châteauneuf

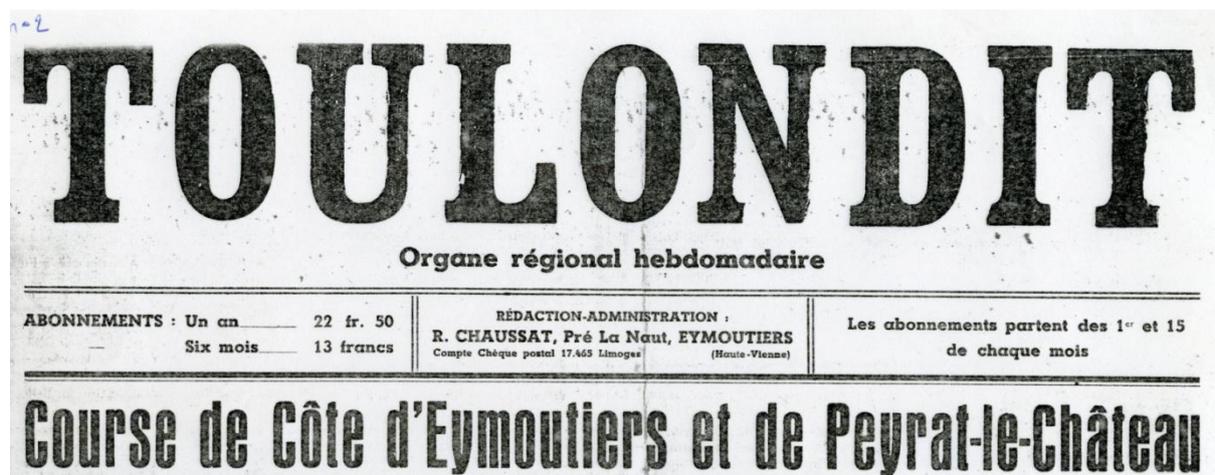


et à Peyrat avec des wagons de marchandises

LE TRAMWAY ET LE TOULONDIT

Le « **Toulondit** » était un journal pelaud d'informations locales, au caractère souvent humoriste créé en 1936 par Roger Chaussat du Pré Lanaud. Il ne connu que quelques numéros que l'on peut compter sur les doigts d'une seule main.

Durant cette courte période, les talentueux journalistes de cette feuille se sont beaucoup intéressés à la cinquième course de côte qui a eu lieu sur la route de Peyrat le 16 août 1936. Le tramway a eu droit à un article élogieux sur sa performance réalisée ce jour-là, attention texte à prendre au second degré :



Le coureur méconnu

« Dimanche dernier, à la course de côte, lors de la seconde montée, nous eûmes le plaisir d'apprendre que le tramway allait redescendre et on arrêta la course pour permettre à l'intrus de tenter sa chance. Le tramway départemental s'est adjugé triomphalement le record de la descente en réalisant le temps extraordinaire de 18' 27 secondes 1/5.

La foule et les coureurs massés sur le passage du bolide ont ovationné chaleureusement le pilote qui, très ému, a fait la déclaration suivante : « Je suis très content d'avoir établi le record de ma catégorie, mais j'espère faire mieux l'année prochaine. A cet effet nous étudions un nouveau tramway aéro et électro dynamique surbaissé à trolley intersidéral, à perches multiples et à moteur muni de nouveaux condensateurs anti-parasites, pour supprimer les perturbations causées par les nombreux postes récepteurs de TSF du voisinage. J'espère ainsi gagner au moins 40 secondes. Encore une fois, je suis content, bien content. »

A la suite de ce discours émouvant, la foule se rua littéralement sur le tramway pour monter dedans. Le pilote consentit de bonne grâce faire effectuer un essai à plusieurs personnes. Parmi celles-ci, il en est quelques-unes qui, peu habituées aux grandes vitesses, furent incommodées, mais la satisfaction était générale.

Nous apprenons de source sûre que ce nouvel engin circulera prochainement et plusieurs fois par jour entre Peyrat-le-Château et Eymoutiers et qu'il transportera des passagers. Il est recommandé aux futurs usagers de se munir d'alcool de menthe. »

Accident

Toujours dans le Toulondit, voilà un texte qui n'est pas sans nous rappeler la rencontre du monstre avec le car Lavaud :

« Nous apprenons qu'un accident s'est produit mercredi entre le tramway départemental et une camionnette. Cette dernière fut traînée sur une assez longue distance. Le tramway étant lourdement chargé et ses freins n'ayant pas fonctionné normalement, la camionnette est complètement détruite. Mais, il n'y a fort heureusement aucun blessé.

Pourquoi ne pas supprimer cet inesthétique et dangereux tramway dont la nécessité, à notre époque, est plus que douteuse ? »



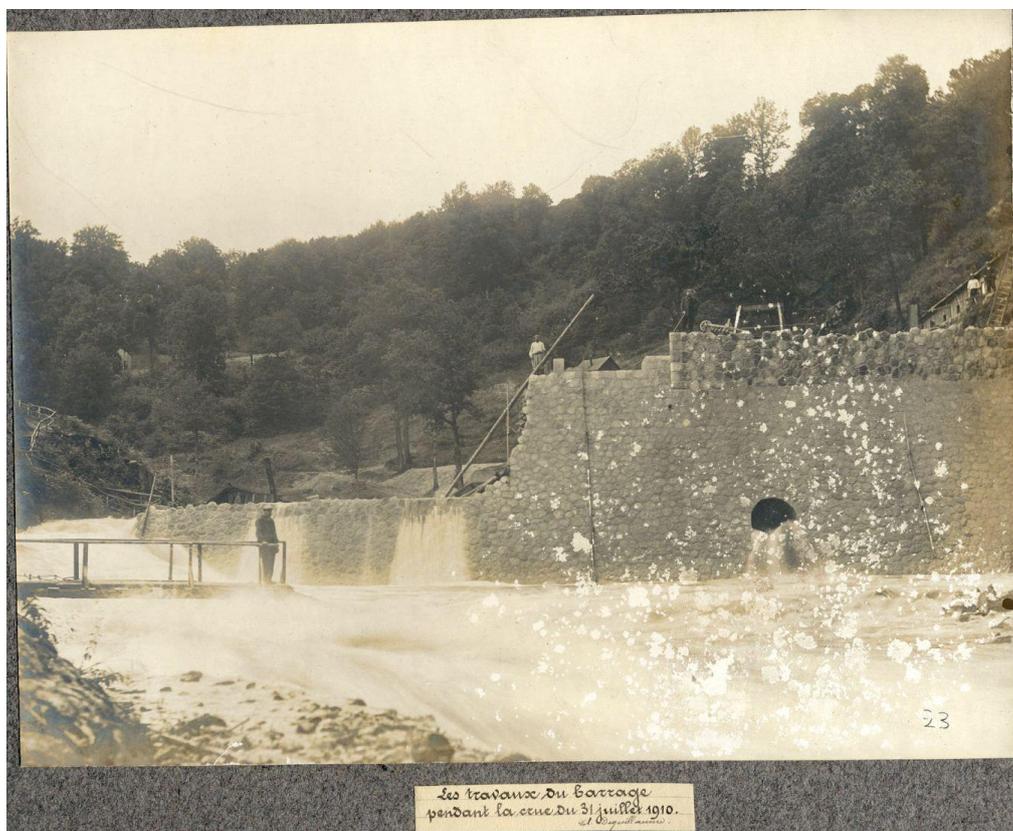
Sur cette photo de l'édition de 1934, on voit bien la proximité de la voie du tramway avec la route, obstacle pouvant être dangereux pour les concurrents.



Transport d'éléments de turbines pour l'usine de Bussy, quel attelage !

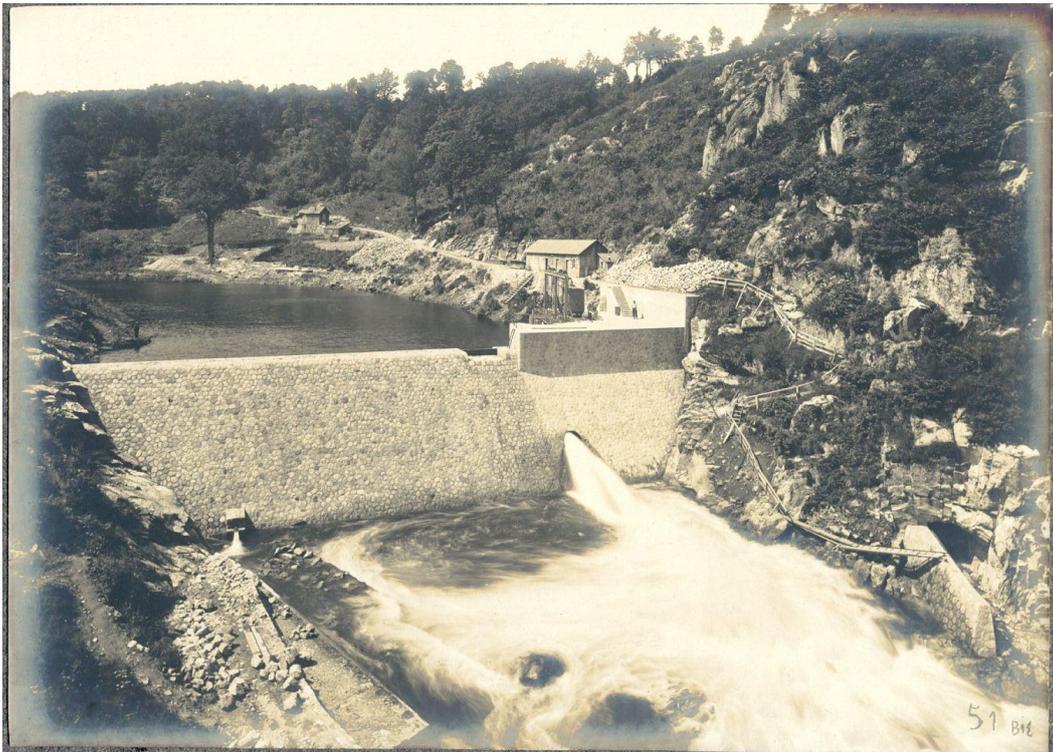


Travaux de construction du barrage, du canal et de l'usine de Bussy en 1910





Le chantier de construction du Barrage.
16 août 1910.
St. Raphaël



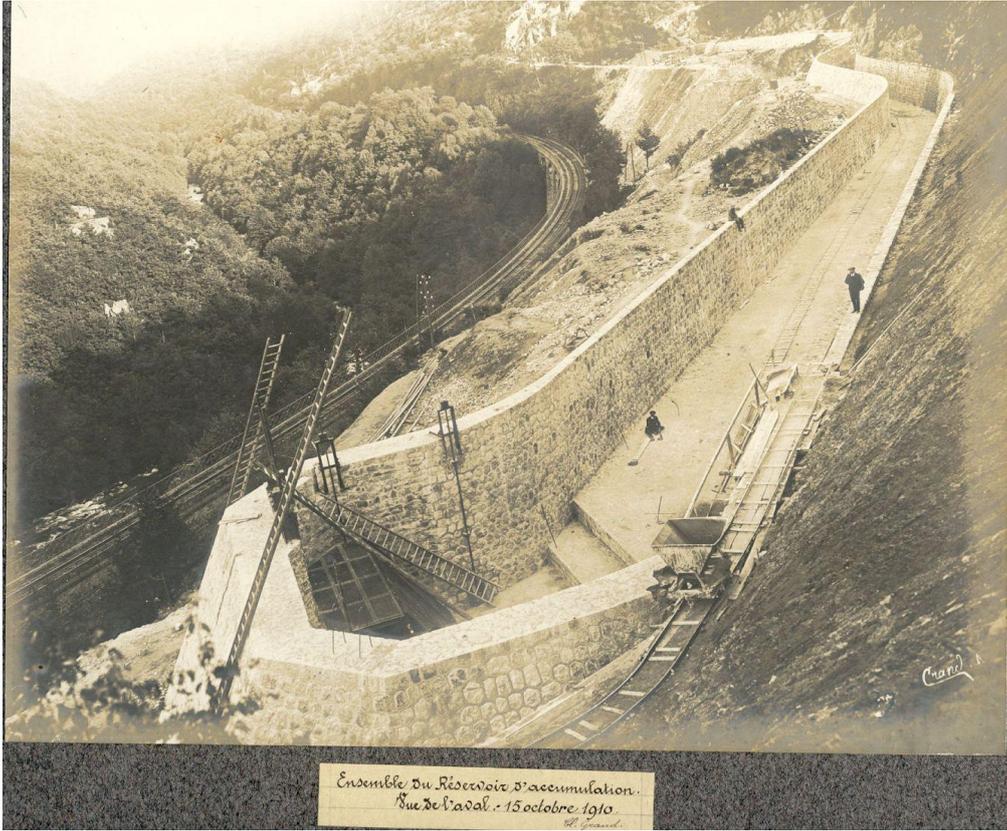
Le Barrage vu de l'aval.
17 juin 1911.
St. Raphaël



Canal à ciel ouvert entre les galeries n°2 et n°3.
17 juin 1911
Ch. Rog. Lenoir



1. Tête aval du souterrain.
2. Diversoir du bassin d'accumulation.
Ch. Rog. Lenoir



Ensemble du Réservoir d'accumulation.
Vue de l'aval - 15 octobre 1910
H. Grand



Usine
26 juin 1911.
Ed. H. Grand

