

LA GARE S.N.C.F. DE LA NOUZILLE ET LA LIGNE DE BUSSIÈRE-GALANT A SAILLAT

La **Ligne de Saillat-sur-Vienne à Bussière-Galant** était une ligne ferroviaire française, qui reliait la gare de **Saillat - Chassenon** à la gare de **Bussière-Galant**.

Elle constituait la ligne 615 000 du réseau ferré national.

Cette ligne a été déclarée d'utilité publique le **31 décembre 1875** mais non concédée. Une loi du 14 juin 1878 autorise le ministère des Travaux publics à entamer les travaux de construction de cette ligne. C'est l'administration des chemins de fer de l'État qui en assurera la construction et la mettra en service le **28 décembre 1880**.

La ligne est cédée par l'État à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans par une convention signée entre le ministre des Travaux publics et la compagnie le 28 juin 1883. Cette convention est approuvée par une loi le 20 novembre suivant. En 1933, à la suite du traité créant une communauté d'intérêt financière, commerciale et technique entre la compagnie du PO et celle des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne, la ligne est intégrée à l'exploitation commune qui en résulte. **La SNCF reprend la ligne lors de la nationalisation le 1^{er} janvier 1938**.

Le trafic des voyageurs sera supprimé en **1940** et le service des marchandises sera abandonné par étapes.

Dates de déclassement

- **Rochechouart - Oradour-sur-Vayres (PK 454,200 à 470,500) : 12 novembre 1954**
- **Section à Rochechouart (PK 453,851 à 454,200) : 1957 ?**
- **Section à Oradour-sur-Vayres (PK 470,500 à 470,629) : 26 juillet 1973**
- **Saillat - Chassenon à Rochechouart (PK 447,291 à 453,851) : 17 octobre 1994**
- **Oradour-sur-Vayres à Bussière-Galant (PK 470,629 à 491,624) : 10 avril 1996**

De nos jours, le tronçon **Oradour-sur-Vayres - Châlus** est devenu **la voie verte des Hauts de Tardoire** goudronnée destinée à la randonnée ainsi qu'au cyclisme touristique. La section **Châlus - Bussière-Galant** est toujours ferrée et est maintenant occupée par **une activité de vélo rail**. Une brève section de la ligne a été aménagée en **chemin piéton à Rochechouart**.

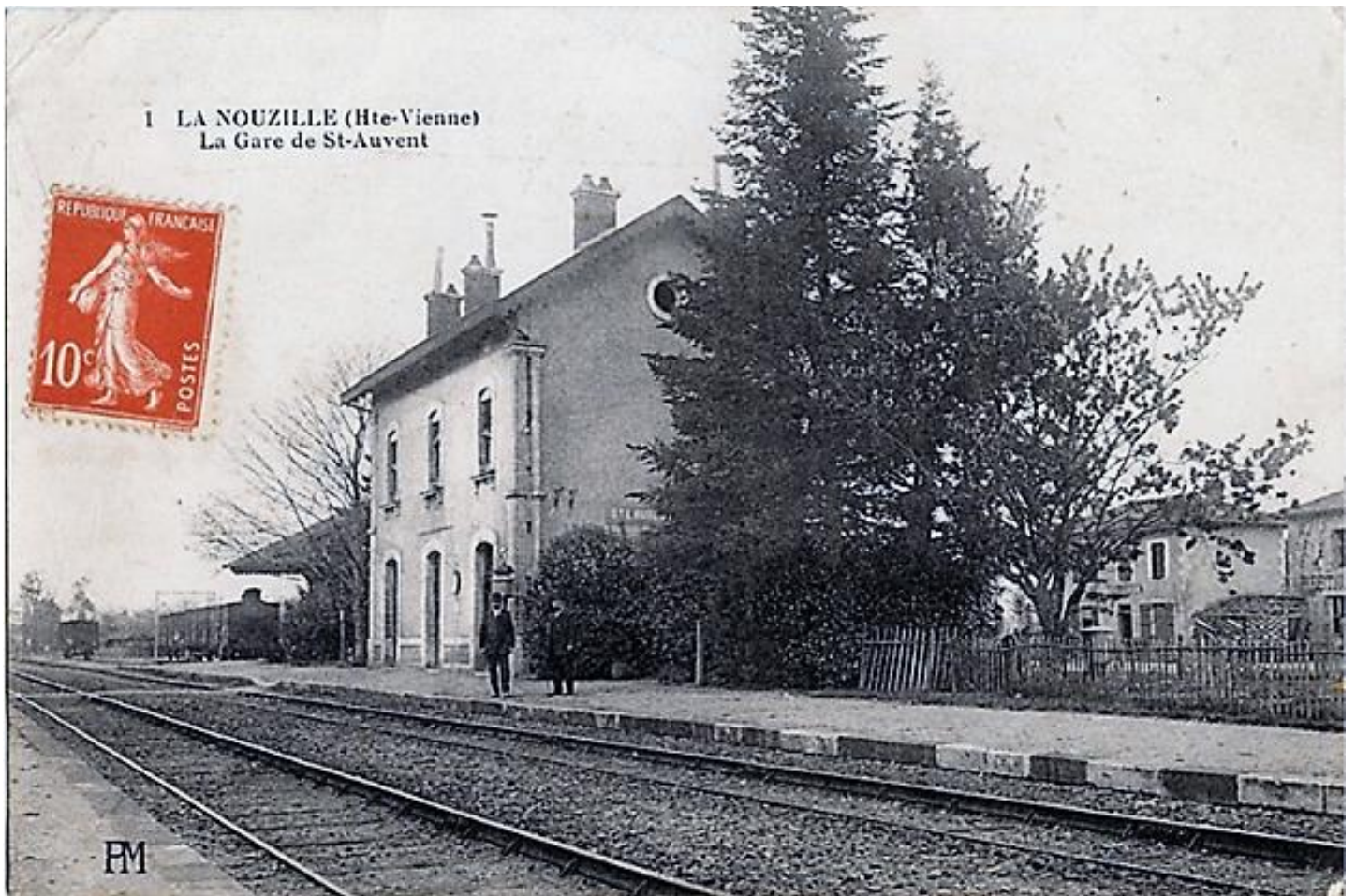
La **Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans (PO)** est l'une des cinq grandes compagnies privées de chemin de fer dont les réseaux ont été fusionnés le **1^{er} janvier 1938** avec ceux des administrations des chemins de fer de l'État et d'Alsace et Lorraine pour constituer la **SNCF**. En 1934, cette compagnie a formé avec la Compagnie des Chemins de fer du Midi une communauté d'intérêt financier, commercial et technique pour l'exploitation commune de leurs réseaux respectifs. Elle desservait l'ensemble du sud-ouest de la France avec pour tête de réseau à Paris la gare d'Austerlitz (et, dans la première partie du XX^e siècle, la gare d'Orsay). Elle exploitait avant la création de la SNCF un réseau de plus de 11 700 km.



Vélo-rail sur la ligne Châlus - Bussière-Galant.

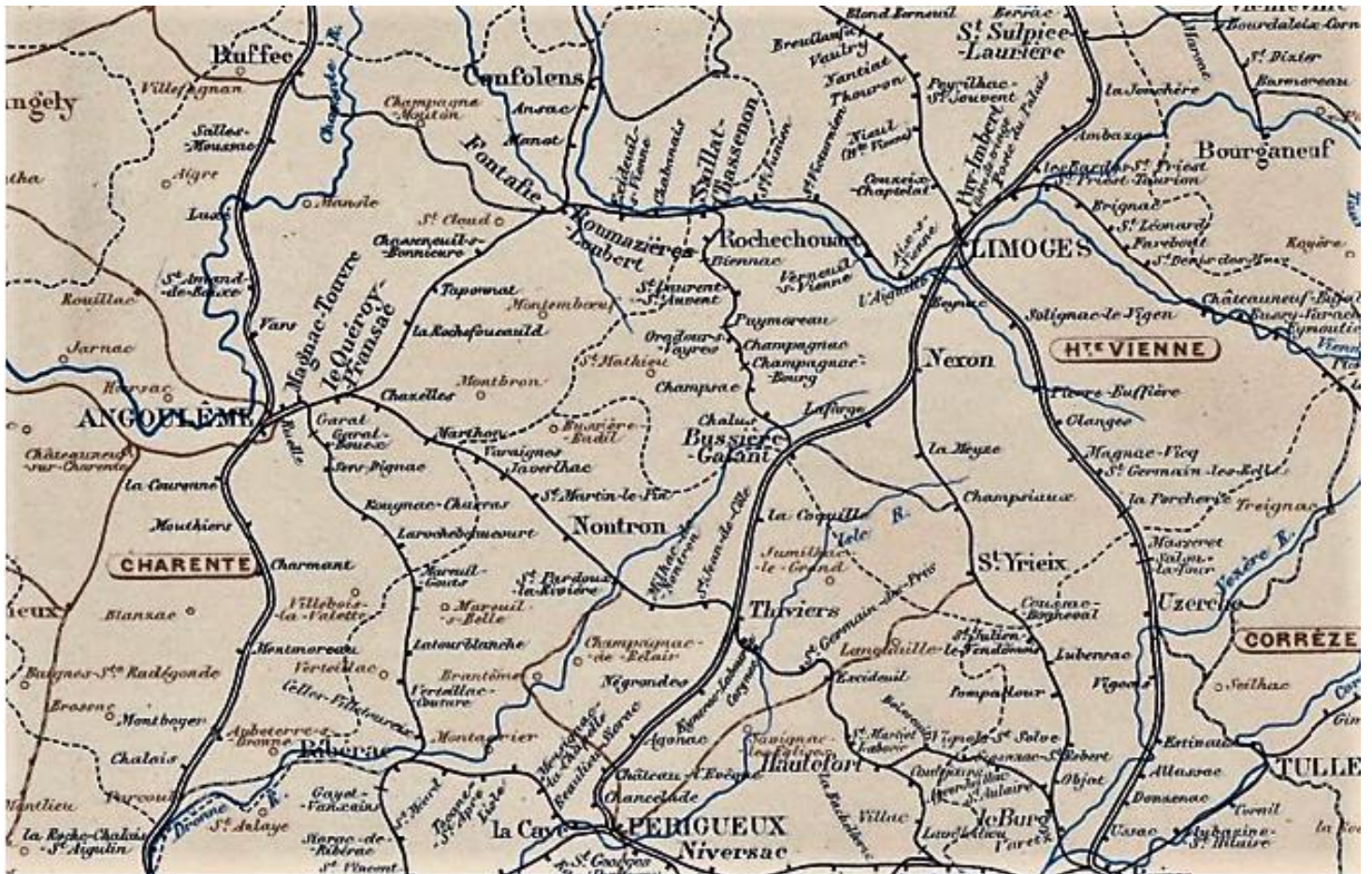
La voie verte des Hauts de Tardoire.





La gare de La Nouzille vers 1900

Les lignes SNCF autour de Limoges – Angoulême – Périgueux



La ligne de **Saillat à Bussière-Galant** est une voie unique.

A **Saillat** : Ligne **Limoges – Angoulême** et à **Bussière-Galant** : Ligne **Limoges – Périgueux**.

Avant la dernière guerre mondiale, il y avait **trois trains de voyageurs le matin et trois dans la soirée**, donc **six trains de voyageurs par jours**.

En ce qui concerne les **trains de marchandises**, il y en avait **un le matin et un le soir**.

Le trafic des voyageurs est supprimé en 1940 mais pas totalement car des **wagons de voyageurs seront accrochés au train de marchandises**.

Pendant la guerre, **le trafic de marchandises sera intensifié par l'envoi de colis aux soldats et prisonniers, aux habitants de Paris et autres lieux de la zone occupée**. La gare a eu une très forte activité pendant la guerre.

Il faut imaginer cette gare à l'époque de la récolte de pommes de terre assaillie par les tombereaux qui venaient déverser leur contenu pour faire des trains complets de pommes de terre. Ces tombereaux venaient de toute la commune, mais aussi de celle de Saint-Laurent et d'une partie de la commune Rochechouart.

Il y avait **deux cafés en face la gare dont un restaurant et hôtel**. Il faut imaginer l'ambiance animée de ces cafés les jours de forte expédition.

Les betteraves, les topinambours, les pommes, les châtaignes, la paille, le foin tout ce que produisait la terre et donc qui pouvait être vendu était envoyé par le train.

Les engrais venaient tous par le train en quantité énorme, le vin arrivait en wagon-foudre en quantité énorme aussi !

A **Saint-Laurent sur Gorre**, il y avait un **atelier de confection de gants en cuir** (atelier de gants **Penette** avec environ 20 ouvriers) dont les colis étaient envoyés sur toute la France de même pour **l'atelier de fabrication de pinceaux pour dessin, pour peintre en bâtiments et blaireau pour rasage** (Atelier **Greneu** avec 5 ouvriers).

Après la guerre, **l'utilisation de camions va concurrencer le train** et le trafic de marchandises va décliner. Le service des marchandises sera cependant abandonné par étapes.

Renseignements obtenus auprès de :