

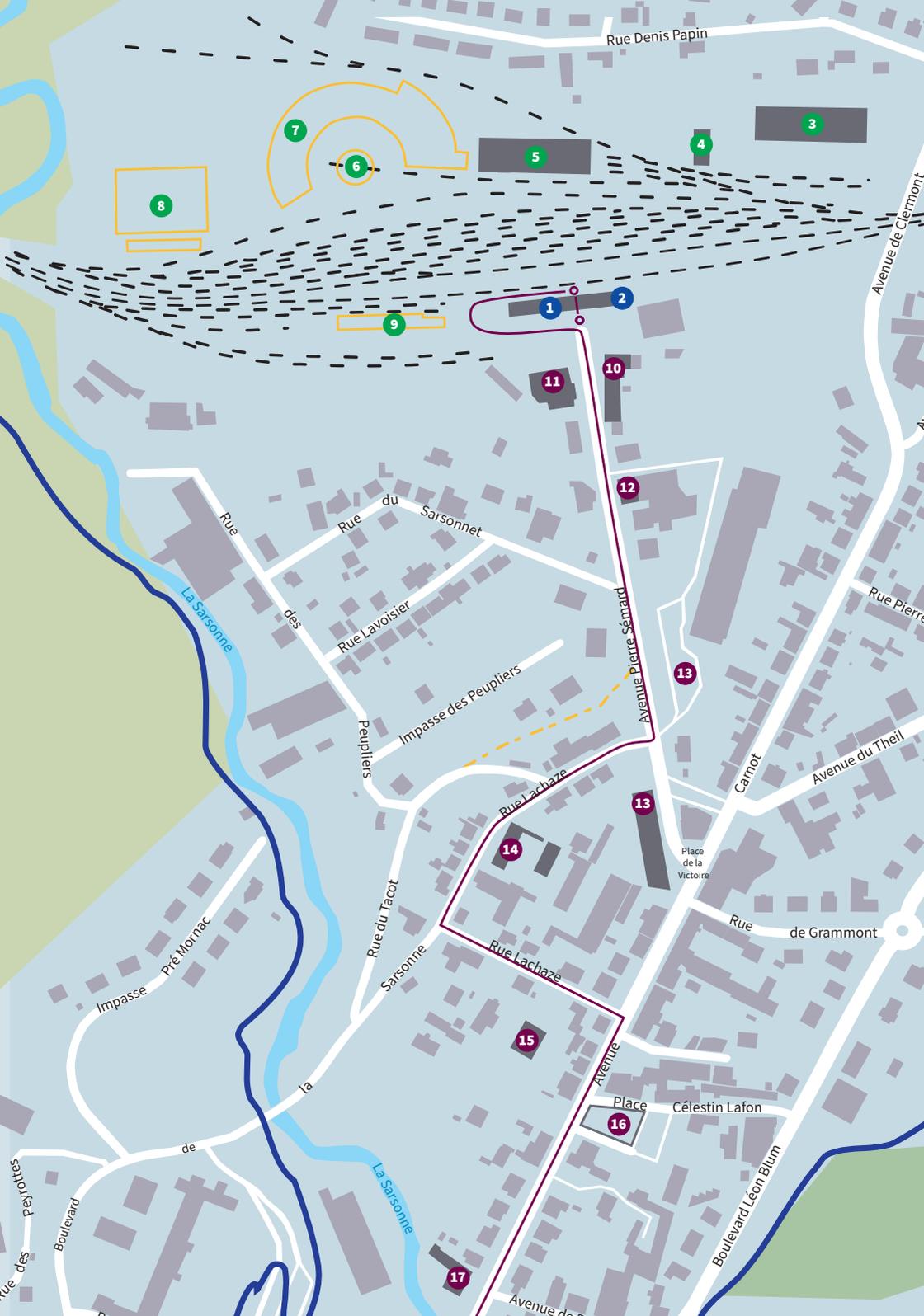
# PARCOURS

# USSEL

## QUARTIER DE LA GARE



VILLES  
& PAYS  
D'ART &  
D'HISTOIRE  
DIRE



Rue Denis Papin

Avenue de Clermont

7

6

5

4

3

8

9

1

2

11

10

12

Rue

Rue du Sarsonnet

La Sarsonne

Rue Lavoisier

Impasse des Peupliers

Avenue Pierre Sémard

13

Rue Pierre

Impasse Pré Mornac

Rue du Tacot Sarsonne

Rue Lachaze

13

Place de la Victoire

Carnot

Avenue du Theil

Rue de Grammont

14

15

Rue Lachaze

16

Place Célestin Lafon

Boulevard Léon Blum

17

Avenue de

Rue des Perrottes

Boulevard

de

La Sarsonne

## PARCOURS USSSEL

### À TRAVERS LE QUARTIER DE LA GARE

*durée : 1h à 1h30 à pied*

#### LA GARE

- 1 Le bâtiment des voyageurs
- 2 Le buffet de la gare

#### LE DÉPÔT

- 3 Le bâtiment dédié au petit entretien
- 4 Le dortoir des machinistes
- 5 La remise des machines
- 6 Le pont tournant
- 7 La rotonde
- 8 Le parc à charbon
- 9 La halle des marchandises

#### D'UN LIEU À L'AUTRE

- 10 L'Hôtel de la Gare et le Terminus
- 11 Le Grand Hôtel
- 12 Le Nouvel Hôtel
- 13 L'usine Gallia et le parc de stockage
- 14 L'école de la gare
- 15 L'ancienne chapelle des cheminots
- 16 La place Célestin Lafon
- 17 La Brasserie de la Sarsonne

#### À découvrir aussi dans le quartier de la gare :

— Le parcours PAPSE

#### Pour aller plus loin ...

Invitation à découvrir les autres quartiers d'Ussel : rendez-vous en page 22.



# L'ARRIVÉE DU CHEMIN DE FER À USSEL



Durant l'Ancien Régime et jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le Limousin est une province mal desservie, dotée d'un réseau de voies de communication en mauvais état. D'une manière générale l'isolement engendré par le mauvais état des routes freine le développement agricole, économique et industriel.

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la France connaît une expansion rapide de son réseau ferroviaire. Le chemin de fer devient alors un symbole de modernité et un moteur essentiel pour le développement économique.

Les lignes ferroviaires permettent de connecter les régions isolées au reste du pays, facilitant ainsi les échanges commerciaux et la mobilité des personnes.

La première ligne «voyageurs» française est ouverte en 1837. Charles de Freycinet, ministre des Travaux Publics, lance en 1878

un important programme de travaux pour la construction de voies de chemins de fer et de navigation. Ce plan prévoit de compléter le réseau ferroviaire par des lignes d'intérêt local.

En Corrèze, dès 1844 une étude est lancée par le député Henri de Jouvenel pour démontrer la possibilité de réaliser une voie ferrée de Bordeaux à Clermont. Le projet de construction de cette ligne, attribué à la Compagnie de Clermont-Tulle en 1868, est retardé par la guerre de 1870 et de nombreuses péripéties.

Le 20 août 1870, la ville de Tulle est reliée à celle de Bordeaux. Le 19 septembre 1880, la ligne Tulle-Eygurande, et donc la liaison Tulle-Ussel, sont ouvertes au public. Le 6 juin 1881, le dernier tronçon Eygurande-Clermont, et donc la liaison Ussel-Clermont, entrent en service.

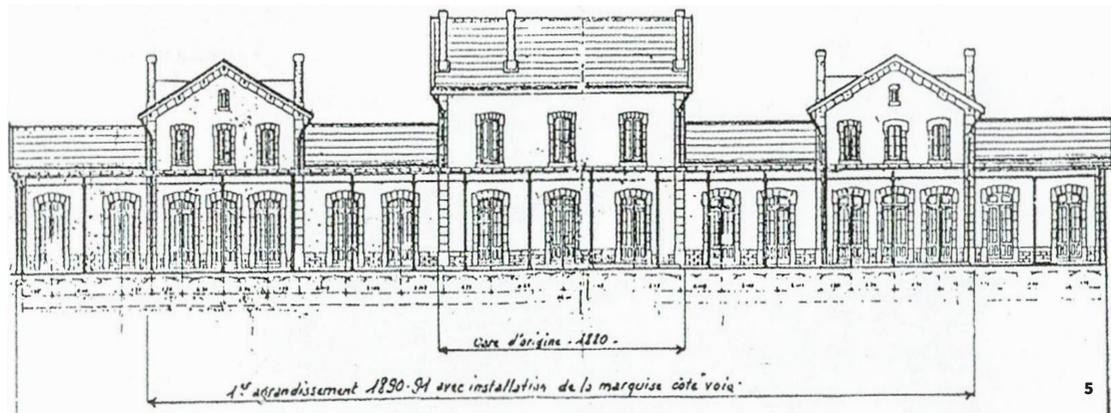


En 1877, l'État rachète la ligne en construction à la Compagnie du chemin de fer de Clermont-Tulle. En 1884, la Compagnie d'Orléans entre en possession de la ligne de Clermont à Tulle et par conséquent des installations du dépôt d'Ussel.

L'ouverture de la ligne de chemin de fer Clermont-Tulle entraîne le développement d'un véritable quartier autour de la gare : des habitants, des commerces et des entreprises s'y installent, créant un second pôle économique dans la ville d'Ussel.

Peu à peu les terres qui séparent le quartier de la gare du centre-ville ancien accueillent des constructions, le tout formant ainsi un seul ensemble urbain.





## LA GARE

### 1 LE BÂTIMENT DES VOYAGEURS

Au mois de septembre 1880, le bâtiment des voyageurs est inauguré et la ligne est mise officiellement en service.

Rapidement, le bâtiment, qui mesurait 14.30 mètres par 9 mètres, devient insuffisant en raison du nombre de voyageurs affluant en gare d'Ussel. La Compagnie d'Orléans procède alors à des travaux d'agrandissement entre 1890 et 1891.

Ce **premier agrandissement** ajoute deux bâtiments de part et d'autre du bâtiment initial.

L'ensemble passe à 47.20 mètres de long avec l'ajout :

- des bureaux du chef de gare et du sous-chef de gare,
- du bureau des bagages,
- des salles d'attente,
- de la buvette et du buffet,
- de quatre appartements de fonction,
- et d'une marquise côté voie.

Un deuxième projet d'agrandissement, approuvé par le ministre des Travaux Publics, débute en 1908.

Les travaux sont achevés en 1910.

Ce **deuxième agrandissement** comprend :

- le prolongement du bâtiment des voyageurs de 7.50 mètres de part et d'autre de la gare de 1891,
- la construction d'un auvent vitré pour que les voyageurs attendent à l'abri,
- l'adaptation de la marquise à la nouvelle longueur du bâtiment.



En 1962 le bâtiment connaît un troisième agrandissement et une marquise est installée côté cour. En 1964 cette marquise est refaite totalement et à partir de cette date il n'y a plus de gros travaux concernant le bâtiment des voyageurs. Peu à peu la gare perd en activité avec l'arrivée et l'expansion de nouveaux moyens de transport.

La gare d'Ussel emploie rapidement un grand nombre de cheminots. On estime que plus de 350 personnes travaillent à la gare en 1882.

Chaque jour, se côtoient le chef de dépôt, les deux sous-chefs de dépôt, les machinistes, les chauffeurs, les monteurs, les charbonniers, les ouvriers pour l'entretien du matériel, le personnel de gare, les employés du service de la voie et des bâtiments et les employés du service d'entretien des wagons.

## 2 LE BUFFET DE LA GARE

En 1886 le buffet de la gare, qui propose un service de restauration, n'est qu'un baraquement construit à l'Est du bâtiment des voyageurs. À l'occasion du premier agrandissement de 1891, le buffet est reconstruit en dur. Le second agrandissement prolonge le buffet et aménage une grande salle à manger.

Mademoiselle Giraud gère le buffet à ses débuts. Elle fut la belle-soeur de M. Alphonse Chabrat, maire d'Ussel de 1919 à 1926. À la fin de son mandat, c'est M. Chabrat lui-même qui reprend l'exploitation du buffet.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1928, Mme Massicot, veuve d'employé de la Compagnie d'Orléans, reprend la tête de l'affaire. C'est son fils qui lui succède jusqu'à la fermeture du buffet.



**Pour aller plus loin...**

**+ L'HORLOGE DE LA GARE**

La loi du 9 mai 1891 impose l'uniformisation de l'heure légale sur l'ensemble du territoire national en France métropolitaine.

À plusieurs reprises, le maire et le conseil municipal demandent à la Compagnie d'Orléans d'équiper le fronton de la gare d'une horloge, ce qui fut enfin chose faite en octobre 1909.

L'horloge est ainsi visible depuis la Place de la Victoire et l'Avenue Carnot.



**Pour aller plus loin...**

**+ LA PIERRE SCULPTÉE**

Cette pierre sculptée faisait partie intégrante du fronton de la gare. Dans la pierre sont sculptées les armes de la ville d'Ussel. Les gares importantes du chemin de fer arboraient les armoiries de la ville où elles étaient établies. En 1909, lors du deuxième agrandissement du bâtiment des voyageurs, cette pierre est donnée à la commune d'Ussel à titre gracieux par la Compagnie d'Orléans.

La pierre a été ajoutée sur le fronton de l'Ecole Primaire Supérieure, construite en 1909-1910 place Voltaire. Ce bâtiment a été incendié en 1944 puis détruit et reconstruit en 1950 pour accueillir un lycée (aujourd'hui le collège Voltaire). Lors de cette reconstruction, la pierre a été récupérée et placée dans le parc de la mairie, à proximité du buste de Treich-Laplène.



## ANNEXES DE LA GARE : LE DÉPÔT

### 3 LE BÂTIMENT DÉDIÉ AU PETIT ENTRETIEN

Le bâtiment du petit entretien a pendant un temps accueilli des classes du centre d'apprentissage. Ce bâtiment rectangulaire abritait huit voies de remisage accessibles depuis un pont transbordeur.

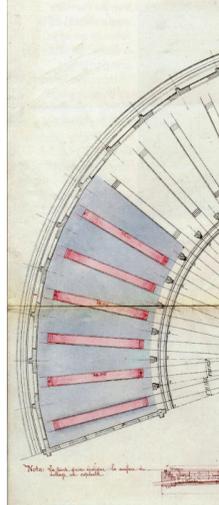
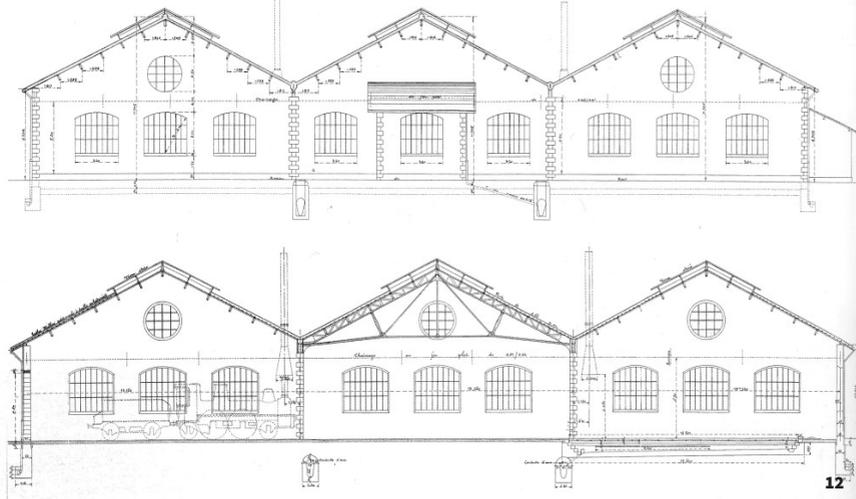
L'atelier comportait une forge, une menuiserie et une partie réservée à la peinture mais également un magasin pour les pièces détachées. L'atelier du petit entretien effectuait des visites périodiques sur les wagons et les voitures de voyageurs.

Le petit entretien ferma ses portes en 1956 après avoir été un des lieux les plus actifs et les plus importants de l'activité du dépôt de la gare. Le personnel avait été délocalisé sous la rotonde. Le bâtiment existe encore aujourd'hui et a vu se succéder différentes activités.

### 4 LE DORTOIR DES MACHINISTES OU DORTOIR DES AGENTS DE CONDUITE

En 1885, est construit un dortoir pour les machinistes. Cette construction modeste est remplacée en 1908 par une nouvelle construction pour correspondre aux besoins du dépôt. Ce dortoir accueille également un refectoire et une salle de repos.

Utilisé un temps par les agents de conduite, ce dortoir n'est aujourd'hui que rarement utilisé.



## 5 LA REMISE DES MACHINES

La remise était nécessaire pour le garage des locomotives. Ce bâtiment rectangulaire, de 58 mètres sur 16, comporte 6 voies de remisage desservies par un pont transbordeur, disparu en 1915. Le bâtiment a connu plusieurs évolutions au cours de son existence.

En 1915, la remise est remaniée en raison de l'arrivée des premiers prisonniers de guerre. Dans la remise sont transférés des ateliers de la rotonde. À partir de la Première Guerre mondiale, l'ensemble des ateliers a pris le nom de «l'atelier des Boches».

De 1915 à 1936, l'ensemble des services techniques est regroupé dans la remise.

En 1941, les services techniques se retrouvent de nouveau dans la remise des machines, (après

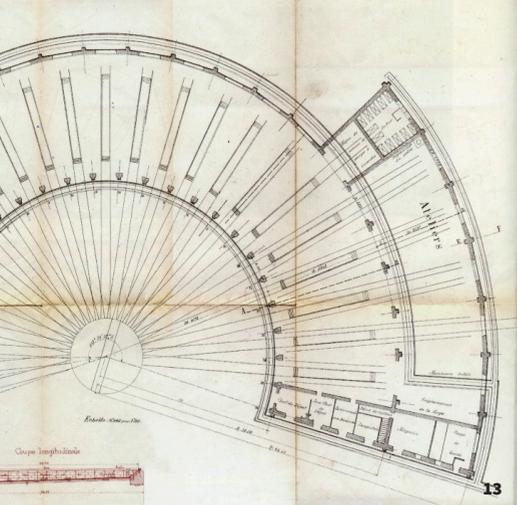
le déplacement des apprentis) avec les machines-outils électriques. Cette remise a également accueilli un chantier de révision des wagons.

Avec la modernisation des outils, la remise se transforme au cours du temps. Avec l'arrivée en 1947 des autorails et un peu plus tard des locomotives Diesel, la charge technique baisse ainsi que l'effectif de l'atelier.

## 6 LE PONT TOURNANT

Installé en novembre 1881, il mesurait 17 mètres de diamètre et pesait 12 tonnes. Il a été installé au milieu des 24 voies de la rotonde qu'il desservait.

Après 25 ans de service, en 1915, le pont tournant est remplacé par celui de Mauriac puis celui-ci est remplacé par un pont de 23,5 mètres plus moderne et à moteur électrique afin de mieux supporter les nouvelles locomotives.



## 7 LA ROTONDE

La rotonde était le bâtiment le plus imposant du dépôt de la gare. Cette demi-rotonde à 24 voies accueillait un atelier de réparation, un atelier de levage et le pont tournant central. La rotonde, qui repose sur une surface de 2000 m<sup>2</sup>, pouvait accueillir 24 locomotives dans l'atelier pour subir des réparations.

Les constructions ont débuté à partir de 1882 avec une première partie composée des bureaux, du magasin et de l'atelier (opérationnels tout de suite, dès 1882). L'ensemble a été achevé au cours du deuxième semestre 1883.

L'atelier, à l'intérieur de la rotonde, comprenait les machines-outils, la forge, les soudeurs, les ajusteurs... Une partie du bâtiment était réservée aux bureaux administratifs, au magasin et aux installations sanitaires pour les cheminots. Les 24 loges étaient chacune

fermées par une porte monumentale côté pont-tournant, et par une baie vitrée de même dimension qui dispensait la lumière du jour à l'opposé.

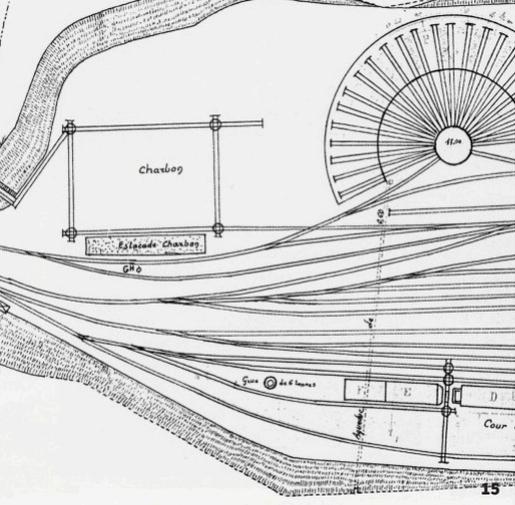
La décroissance du dépôt d'Ussel commence dans les années 1950 lorsque les fosses sous la rotonde sont détruites. En 1960, il ne reste plus que 30 machines contre 80 à 90 pendant l'entre-deux-guerres.

En 1969 le dépôt d'Ussel devient une annexe de Brive. À partir de cette date, les bureaux sont devenus peu à peu inutilisés.

En 1970, la suppression de la section est prononcée. La même année, onze voies sont démolies.

En 1980, la rotonde est démolie en totalité et les derniers bâtiments du dépôt disparaissent en 1981.

Les innovations techniques font peu à peu diminuer l'activité du dépôt et causent de nombreuses disparitions de bâtiments.



## 8 LE PARC À CHARBON

Initialement situé entre la rotonde et la remise des machines, le premier parc à charbon avait une capacité de stockage modeste. Un nouveau parc à charbon a donc été établi en 1892, à gauche de la rotonde avec une zone de stockage importante et une plateforme de chargement (une estacade) pour verser le charbon dans les wagons.

## 9 LA HALLE DE MARCHANDISES

Construite dès l'origine de la gare, la halle de marchandises servait aux transports de bestiaux, de denrées alimentaires et autres. En 1908 la hausse du volume des marchandises nécessita l'installation de nouvelles voies et la création de nouveaux quais de chargement/déchargement. Progressivement l'activité de ce bâtiment a été réduite.

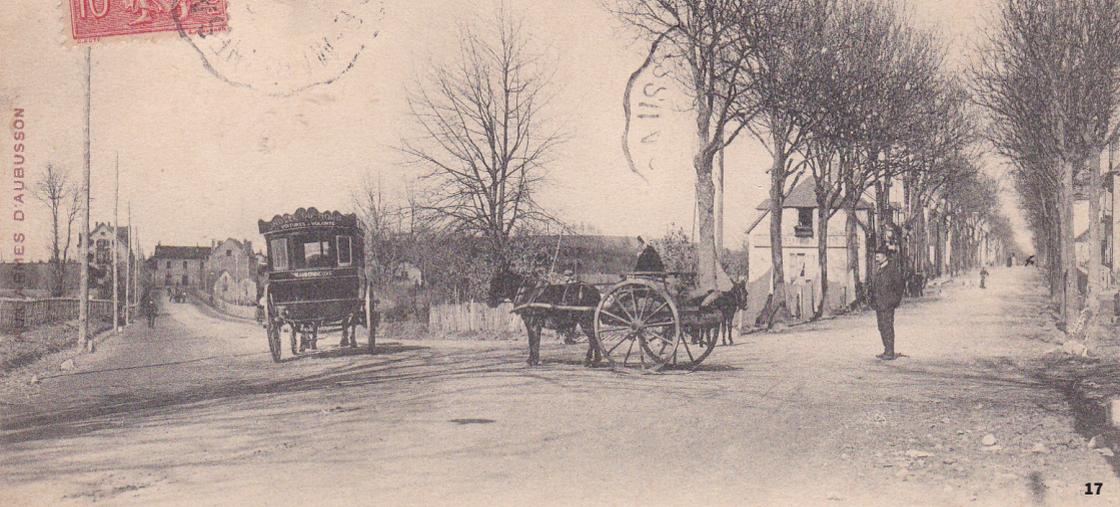
## Pour aller plus loin...

### + L'ÉLECTRIFICATION DU QUARTIER DE LA GARE

Les premiers réseaux électriques de Haute-Corrèze s'appuient sur les principales rivières du territoire.

Dès 1903, la commune d'Ussel octroie à la Société des Forces Motrices de la Diège « le droit exclusif d'éclairer les voies, rues, places publiques, bâtiments » dans sa partie urbaine. L'entreprise fournit des lampes à la ville pour l'éclairage public et propose des abonnements aux particuliers.

L'énergie est produite par l'usine hydroélectrique de La Bessette (sur la commune de Mestes). Aujourd'hui, l'usine de la Bessette est encore en fonctionnement, elle est toujours exploitée par la Société des Forces Motrices de la Diège.



17



18

**17** Croisement de l'actuelle Avenue Pierre Séward et de la Route Nationale 89

©LMF

À l'époque de la construction de la gare, l'avenue de la gare n'est qu'un chemin empierré de 7 mètres de large.

**18** Avenue de la gare (entre 1905 et 1907)

©Eyboullet

Les travaux d'aménagement des deux trottoirs et d'assainissement, depuis la cour des voyageurs jusqu'à la Route Nationale 89, sont en cours.



19

**19** Usine hydroélectrique de la Bessette à Mestes

©Eyboullet

# D'UN LIEU À L'AUTRE : LE QUARTIER DE LA GARE



La gare de chemin de fer est quelque peu éloignée du centre-ville d'Ussel. Autour de la gare sont nés des hôtels, auberges et restaurants. Le dépôt a généré de nombreux emplois. Les cheminots et leurs familles se sont installés à proximité de leur lieu de travail. La population cheminote attire les commerces de bouche et l'artisanat. Des petites industries s'établissent à proximité de la gare.

Le quartier de la gare d'Ussel occupe au départ un espace restreint compris entre la gare et la Route Nationale n°89 (dite de Bordeaux à Lyon, avant nommée Grande Route d'Ussel à Clermont). Il déborde ensuite au Nord, sur la butte qui surplombe le dépôt. Puis au Sud jusqu'à l'avenue Carnot. À l'Ouest jusqu'à la rivière Sarsonne et à l'Est bien au-delà de la RN 89.

La démographie augmente à Ussel avec l'essor du quartier de la Gare notamment grâce à l'arrivée

des ouvriers appelés à la construction des voies ferrées puis des premiers employés de la gare.

Les cheminots qui leur ont succédé ont permis la naissance du quartier de la gare. Ce quartier, dominé à l'origine par les cheminots, a évolué au cours du temps avec la baisse de l'activité de la gare.

Année	Nombre d'habitants à Ussel	Nombre d'habitants dans le quartier de la gare
1876	4 231	0
1881	4 534	62
1886	5 252	301
1901	4 693	564

Évolution de la population à Ussel avant et après l'arrivée du chemin de fer.

Source : Ldh/EHESS/Cassini



21

## 10 L'HÔTEL DE LA GARE ET LE TERMINUS

En 1877, M. Guérin fait installer un baraquement sur un terrain acheté à Maître Gaston de Lachaze destiné à servir de cantine pour les ouvriers travaillant à la construction de la gare. Quelques années plus tard, en 1881, il fait construire le café-restaurant (le premier bâtiment en dur). Dans le prolongement du café, M. Charvas fait construire deux bâtiments : le premier destiné à devenir « le Grand Hôtel de la Gare », le deuxième à servir en partie d'annexe de l'hôtel et pour le reste devenir des appartements loués aux cheminots.

Vers 1910, M. Charvas reprend l'ensemble de l'affaire sous le nom d'«Hôtel de la Gare et Terminus».



22

## 11 LE GRAND HÔTEL

Le Grand Hôtel est construit en 1880-1881 pour Monsieur le Comte Joseph Frédéric Fernand de Selve de Sarran, banquier et receveur particulier des finances à Ussel. La gérance fut confiée à M. Dufayet. Puis M. Dallet devient propriétaire de l'hôtel jusqu'en 1914.

Après quelques années difficiles au niveau de la gérance de l'hôtel, Mme Mabru, héritière de M. Dallet, reprend les affaires en main en 1948 et redresse la situation.

Le fils de Mme Mabru prend la suite de sa mère à la tête de l'établissement. L'affaire devient florissante et un lieu de rencontre des grands Clubs (comme le Rotary, la Table Ronde, etc).

Le Grand Hôtel figure même dans le Livret-Guide des Chemins de Fer d'Orléans.

L'hôtel est toujours en activité.

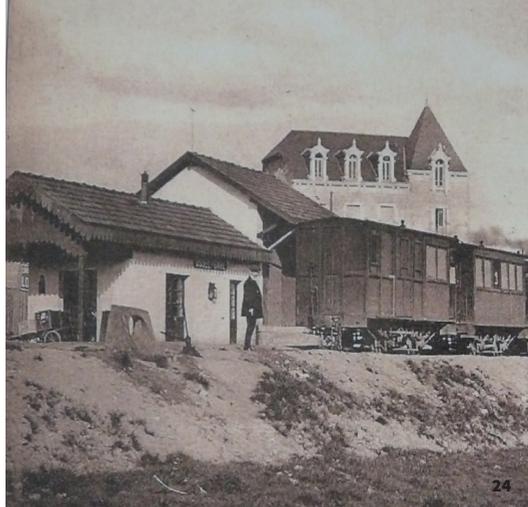


## 12 LE NOUVEL HÔTEL

Entre 1910 et 1911, M. Guillem fait construire le Nouvel Hôtel sur un terrain acheté à la société des Bobines Gallia, le long de l'avenue de la Gare. Différents propriétaires se sont succédé à la tête de cet hôtel.

Un incendie aurait dévasté le dernier étage sous les combles de l'hôtel en 2012 entraînant l'effondrement des étages inférieurs au fil du temps.

Des travaux de réhabilitation ont été entrepris. Aujourd'hui le bâtiment a été réorganisé pour accueillir de nombreux logements.



## Pour aller plus loin...

### + LE TRANSCORRÉZIEN

Début XX<sup>e</sup> siècle, il est décidé de créer un réseau secondaire afin de désenclaver des villages isolés. Dès 1904, l'État confie la construction des lignes secondaires à la Compagnie des Tramways de la Corrèze, c'est la naissance du Tacot. 3 lignes sont déclarées d'utilité publique à travers la Corrèze. Les rails des voies métriques, moins larges et plus légers que ceux des voies ferroviaires, sont modulables et épousent le paysage.

La ligne Ussel-Tulle transporte voyageurs et marchandises de 1911 à 1959. Les 100 km de voies métriques sont ponctués de 21 stations.

Le Tacot dessert les stations Ussel-ville avant le terminus Ussel-gare en passant par l'avenue Carnot, avant la modification de son tracé en 1931 par la construction d'un nouveau pont sur la Sarsonne.



### 13 L'USINE GALLIA

L'entreprise se trouvait à l'origine sur des terrains à proximité du Grand Hôtel. M. Cauty y avait fait installer une scierie en 1903. Cette scierie fut rachetée vers 1910 par les Frères Fanget, fabricants de bobines. Ces derniers s'associent à M. Tissot puis à M. Eyboulet (imprimerie Eyboulet-frères) : c'est la naissance de la société AEFT : Ancien Établissement Fanget Tissot qui devient rapidement «Bobine Gallia».

Alors en plein essor, l'usine est ravagée par un incendie en 1920. Le bâtiment, entièrement reconstruit en 1920/1921, est toujours en place. La scierie et l'aire de stockage et séchage, installées de l'autre côté de la rue, sont aujourd'hui remplacées par un supermarché.

Cette unité industrielle fabriquait des bobines en bois de bouleau ou de hêtre pour l'enroulement du fil à coudre.

La fabrique connaît un rapide développement jusqu'à devenir l'une des plus grosses entreprises d'Ussel. Jusqu'à 120 ouvriers et ouvrières y ont travaillé, en majorité des femmes. L'usine était entièrement mécanisée et pouvait produire jusqu'à 100 000 bobines en bois par jour. Chaque mercredi et samedi, les commandes étaient expédiées par le rail dans toute la France.

Au décès de M. Fanget et M. Tissot, M. Eyboulet vend l'usine à DMC qui continue à l'exploiter jusque dans les années 1950. DMC, Dollfus-Mieg et Compagnie, entreprise française de textile, avait une énorme consommation de bobines à l'époque.

Le plastique ayant peu à peu remplacé le bois, l'usine ferme ses portes en 1952.



#### 14 L'ÉCOLE DE LA GARE

Suite aux lois Jules Ferry du 16 juin 1881 et du 28 mars 1882, instituant la gratuité et l'obligation de l'enseignement primaire public pour les enfants des deux sexes, de six à treize ans, le nombre d'écoles augmente.

En raison de son essor et de son éloignement de l'école de la ville située place Voltaire, le quartier de la gare réclamait la création d'une école enfantine.

La municipalité installe donc une école Place Célestin Lafon début janvier 1895 chez un privé.

En 1912 le conseil municipal vote la construction d'une nouvelle école maternelle et primaire. La Grande Guerre met en pause le projet jusqu'en 1922.

Le choix de l'emplacement pour la nouvelle école se porte sur un terrain acquis par la commune rue Lachaze. L'école qui y est construite ouvre en partie ses portes en 1925 pour accueillir 3 classes. Elle est totalement achevée en 1926.

#### 15 L'ANCIENNE CHAPELLE DES CHEMINOTS

Suite à une demande des habitants du quartier de la gare, la construction d'une chapelle est lancée en 1928. Une vente de charité est organisée pour acquérir le mobilier de la chapelle qui ouvre le 21 avril 1929.

Après-guerre, une école maternelle, dirigée par des sœurs détachées de la Congrégation du Sacré-Cœur de Jésus, est adossée à la chapelle. Cette école ferme dans les années 1960 et la chapelle est abandonnée.



À partir de 1967, le bâtiment de l'ancienne école est occupé par des membres de la congrégation des Sœurs de Saint Vincent de Paul.

La chapelle a servi au dépôt des objets de l'église Saint-Martin d'Ussel, lors de sa réfection en 1969-1970, avant d'être acquise par la commune en 1982 et de devenir un lieu dédié à la pratique du sport.

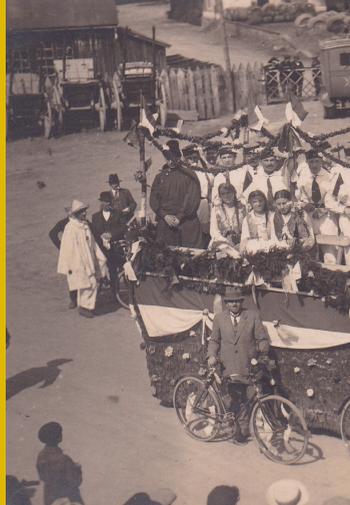
## 16 LA PLACE CÉLESTIN LAFON

Les habitants du quartier de la gare étaient éloignés des seules halles d'Ussel, Place de la République.

Le premier marché de la gare eut lieu place de la Victoire. Ce marché de simple approvisionnement de denrées alimentaires avait été mis en place suite à une décision du conseil municipal. Ce marché hebdomadaire qui avait lieu le lundi eut une vie éphémère.

Il faut attendre les années 1990 pour voir à nouveau un marché dans le quartier de la gare. La place Célestin Lafon a alors accueilli le petit marché du dimanche matin dit «de la gare».

Célestin Lafon (1894-1958) a été agent voyer cantonal puis ingénieur du service vicinal. Soldat pendant la guerre 1914-1918, il est décoré de la croix de guerre et nommé chevalier de la Légion d'Honneur. Résistant pendant la Seconde guerre mondiale, il reçoit la médaille de la Résistance en 1947. C'est le nom de ce haut-corrézien né à Saint-Angel et mort à Ussel, qui a été choisi par le conseil municipal en 1960 pour cette nouvelle place.



### **Pour aller plus loin...**

#### **+ LES FÊTES DE LA GARE**

Les cheminots avaient décidé de fêter l'arrivée du chemin de fer à Ussel et avaient choisi le premier dimanche d'août pour célébrer cet évènement. La première fête a eu lieu le 5 août 1894.

Le renouvellement chaque année de la fête de la gare et l'engouement des Ussellois a entraîné la création de programmes de plus en plus innovants.

Depuis leur création, les fêtes de la gare sont organisées par un comité qui, rapidement, a intégré dans l'organisation de la fête les commerçants, artisans et habitants du quartier. Au cours de leurs nombreuses éditions, les fêtes de la gare ont animé : des fêtes foraines, des concours de tir, des concerts par les fanfares locales, des tombolas, des feux d'artifices ainsi que des bals populaires organisés le soir.

Le quartier de la gare a également accueilli des courses cyclistes et des critériums (courses courtes, sur des circuits souvent en ville).

Jusqu'en 1980, les fêtes foraines se déroulaient le long de l'avenue Pierre Séward et sur l'ancien terrain de la scierie où est implanté le supermarché.

Pour des raisons de sécurité, les animations se tiennent aujourd'hui sur la Place Célestin Lafon et au Square Henri Dunant.

**29** Carte postale Centenaire des fêtes de la gare

**30** Défilé place de la gare, ©Collection privée

**31** Fanfare d'Ussel devant la gare, ©Collection privée

**32** Course cycliste avenue Carnot, ©Collection privée



30



33

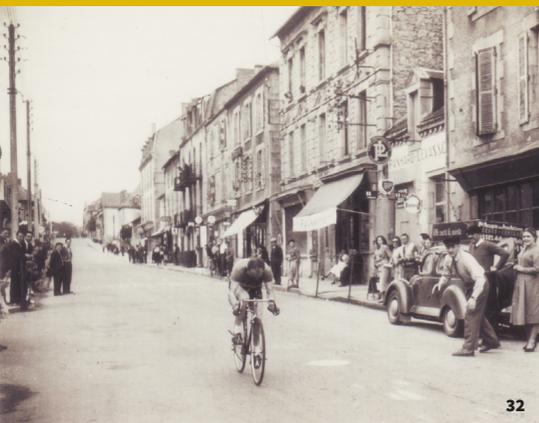


31

## 17 LA BRASSERIE DE LA SARSONNE

Au bord de la Sarsonne se trouvait la «Brasserie de la Sarsonne» dite aussi «Brasserie du Pont» devenue «Brasserie Malsoute» en 1901. Faute de successeur, l'activité de distillerie est stoppée en 1966.

L'établissement de brassage de bière est l'un des deux seuls bâtiments qui existaient avant la construction de la ligne de chemin de fer, avec l'hôtel-restaurant-boucherie «Chez Moyen».



32

Le pont de la Sarsonne, singulier pont en pierre voûté en forme d'anse de panier, était autrefois appelé «Pont du Moulin Bonnet» probablement en mémoire d'une ancienne activité.

La Sarsonne traverse Ussel du Nord au Sud avant de rejoindre la Diège.

33 Pont de la Sarsonne et Brasserie de la Sarsonne ©Eyboulet

# LEGENDES

crédits PAH sauf mention contraire

## Couverture :

Gare d'Ussel en 2021

Gare d'Ussel dans les années 1930, ©Raddler

## Pages 4-5 :

1 141 TA 459, ©Variéras

2 La rotonde et le dépôt, ©Eyboulet

3 Vue sur les quais et le quartier de la gare, ©PM

4 Vue des quais, ©PM

## Pages 6-7 :

5 Croquis des agrandissements successifs du bâtiment des voyageurs, ©René Martinat

6 Quai des voyageurs (1961), ©Michel Chadeyron

7 Vue sur le buffet de la gare, ©PM

## Pages 8-9 :

8 Horloge de la gare

9 Pierre sculptée aux armoiries d'Ussel

10 L'équipe du petit entretien pose devant l'atelier, 1904, ©René Martinat

11 Le dortoir des machinistes

## Pages 10-11 :

12 Plan de la remise des machines, ©René Martinat

13 Plan des installations de la rotonde, 1884, ©P. Reinhart

14 La rotonde, ©P. Robinet

## Pages 12-13 :

15 Emplacement du parc à charbon, ©René Martinat

16 Halle des marchandises, ©Didier Chateau

## Pages 14 -15 :

20 Avenue de la gare, ©Variéras

21 Hôtel Terminus, ©Eyboulet

22 Grand Hôtel, ©Eyboulet

## Pages 16-17 :

23 Nouvel Hôtel, ©MF

24 Gare du Tacot, ©Eyboulet

25 Usine Bobine Gallia, ©H. Puech

26 Parc de stockage de l'Usine Bobine Gallia, ©MIHC

## Pages 18-19 :

27 Plan des sites de l'école enfantine et du site de la chapelle

28 Place Célestin Lafon et parc Grammont, ©CIM

## Page 23 :

> Poste d'aiguillage

# À DÉCOUVRIR

## QUE FAIRE À USSSEL ?

- > Musée du Pays d'Ussel
- > Micro-Folie
- > Centre culturel Jean Ferrat
- > Médiathèque de Haute-Corrèze
- > Cinéma Le Carnot
- > Parcs de la ville : arboretum du château de la Diège, parc de la mairie, parc Grammont, ...
- > Parcours Terra Aventura
- > Complexe Aqua récréatif
- > Station Sport Nature de Haute-Corrèze
- > Lac de Ponty

...

## QUE FAIRE AUTOUR D'USSEL ?

- > Randonnées pédestres avec «Rando Millevaches»
- > Prieuré de Saint-Michel-des-Anges à Saint-Angel
- > Moulin de Bétinac à Valiergues
- > Grange à cruck à Saint-Fréjoux
- > Visites des villes de Meymac, Égletons, Neuvic, Bort-les-Orgues

...

Toutes les infos auprès de l'Office de tourisme de Haute-Corrèze et de la ville d'Ussel.

[www.tourisme-hautecorreze.fr](http://www.tourisme-hautecorreze.fr)



# «LE VOYAGE EN TRAIN RÉVEILLE DES NÈVES QUE L'ON CROYAIT OUBLIÉS.»

Agatha Christie, femme de lettres (1890-1976)

Le label « **Ville ou Pays d'art et d'histoire** » est attribué par le ministère de la Culture aux territoires qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance et de médiation.

**Le service animation de l'architecture et du patrimoine** organise de nombreuses actions pour permettre la découverte des richesses patrimoniales du Pays par ses habitants, jeunes et adultes, et par ses visiteurs. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

**Laissez-vous conter les Hautes Terres Corrésiennes et de Ventadour, Pays d'art et d'histoire** en compagnie d'un guide-conférencier. Il vous donne les clés de lecture pour comprendre l'histoire du territoire.

## **A proximité,**

Les Pays de Vézère Ardoise, Monts et Barrages, Causses et Vallée de la Dordogne, Riom Limagne et Volcans, Issoire Val d'Allier Sud et la Ville de Limoges possèdent le label « Ville et Pays d'art et d'histoire ».

## **Renseignements**

### **Pays d'art et d'histoire des Hautes Terres Corrésiennes et de Ventadour**

6 place de l'église, 19250 Meymac  
Tél : 05.87.31.00.57  
pah@payshautecorzeventadour.fr  
www.pahcorzeventadour.com  
facebook/instagram

## **Conception, rédaction**

PAH 2024

**Remerciements** à Marie Brelet, aux services de la ville d'Ussel et à Jean-Michel Goux.

Impression : Imprimerie Champagnac



Communauté de Communes  
Ventadour Egletons Monédières

