

## LES VOIES DE COMMUNICATION

La région limousine a longtemps souffert de l'isolement. En 1827, le roulage et la circulation des voyageurs n'existent qu'en bordure ; la montagne en particulier ne possède aucune route en bon état et, dans le département de la Corrèze, seule la Royale n° 20 (de Paris à Toulouse) est parcourue par les diligences. A la fin de la Monarchie de juillet, la situation s'est considérablement améliorée, en particulier à la suite de la loi de 1836 ; les routes royales sont ouvertes au roulage (excepté la route n° 140 de Figeac à Montargis entre Seilhac et Bourganeuf) ; l'effort commence à porter sur les routes départementales, alors presque toutes en mauvais état. La navigation descendante organisée sur la Dordogne, le flottage des bois sur les cours d'eau dévalant de la montagne (en particulier sur la Vienne et sur le Taurion) permettent aux rivières limousines de jouer un certain rôle dans les relations commerciales à la veille de la construction des chemins de fer. On peut considérer que le Limousin a été défavorisé lors de l'établissement du réseau ferroviaire national. Presque oubliée lors des premiers plans établis sous la Monarchie de juillet, la région a souffert de la disparition de la compagnie du "Grand Central" ; les liaisons transversales qui avaient fait autrefois la richesse du commerce d'entrepôt de Limoges, se sont trouvées désorganisées par cette faillite ; la compagnie du "Paris-Orléans", héritière du "Grand Central", a complété le réseau au mieux de ses propres intérêts. A la fin du Second Empire, c'est-à-dire à l'achèvement des réseaux d'intérêt général, seules les marges du Limousin sont traversées par le chemin de fer. Il faut attendre la III<sup>e</sup> République et même le début du XX<sup>e</sup> siècle pour voir la montagne limousine dotée de lignes. Quelques années plus tard, la constru-

ction des réseaux de tramways départementaux va bouleverser profondément la vie des populations rurales. Le trafic ferroviaire, comme autrefois le trafic routier, restera plus important avec les régions de plaines et de plateaux du nord, de l'ouest et du sud-ouest qu'avec les régions montagneuses de l'est et du sud-est. Le retard dans l'établissement de voies de communication modernes explique en partie la faiblesse de l'industrialisation et de la mécanisation ainsi que la permanence d'un réseau de distribution de crédit archaïque jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle.