

SUJET(S)

Réseaux des mines de lignite du Sarladais (secteur sud-ouest)



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)



Dordogne

24006 – Allas-les-Mines
 24084 – Carves
 24122 – Cladech
 24416 – Saint-Germain-de-Belvès
 24510 – Saint-Vincent-de-Cosse
 24538 – Siorac-en-Périgord



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
24520.01N	628 000	SARLAT LA CANEDA – Viaduc > SIORAC EN PERIGORD - Gare	1882	En service
24538.05M	/	SIORAC EN PERIGORD – Gare > CLADECH - Merle Mines	≥ 1900	≤ 1940
24006.01M	/	ALLAS LES MINES – Carrière Nord > CLADECH – Carrière Sud	≥ 1907	≤ 1945
24006.TM1	/	ALLAS LES MINES - Dantou Mine > ST VINCENT DE COSSE - Usine de Lignite (transbordeur aérien)	≥ 1907	≤ 1950
24510.01P	/	ST VINCENT DE COSSE – Gare > ST VINCENT DE COSSE - Usine de Lignite	≥ 1907	≤ 1950

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Le Périgord d'Antoine Carcenac : photographies 1897-1920

[Gallica](#)

Déclaration d'Utilité Publique du 04/08/1902

[Gallica](#)

Déclaration d'Utilité Publique du 07/06/1907

[Gallica](#)

Histoire pénitentiaire et Justice militaire - L'exploitation des mines de lignite (1940-1948) et la gestion de la main-d'œuvre étrangère en Dordogne

[Prisons-cherche-midi-mauzac](#)

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



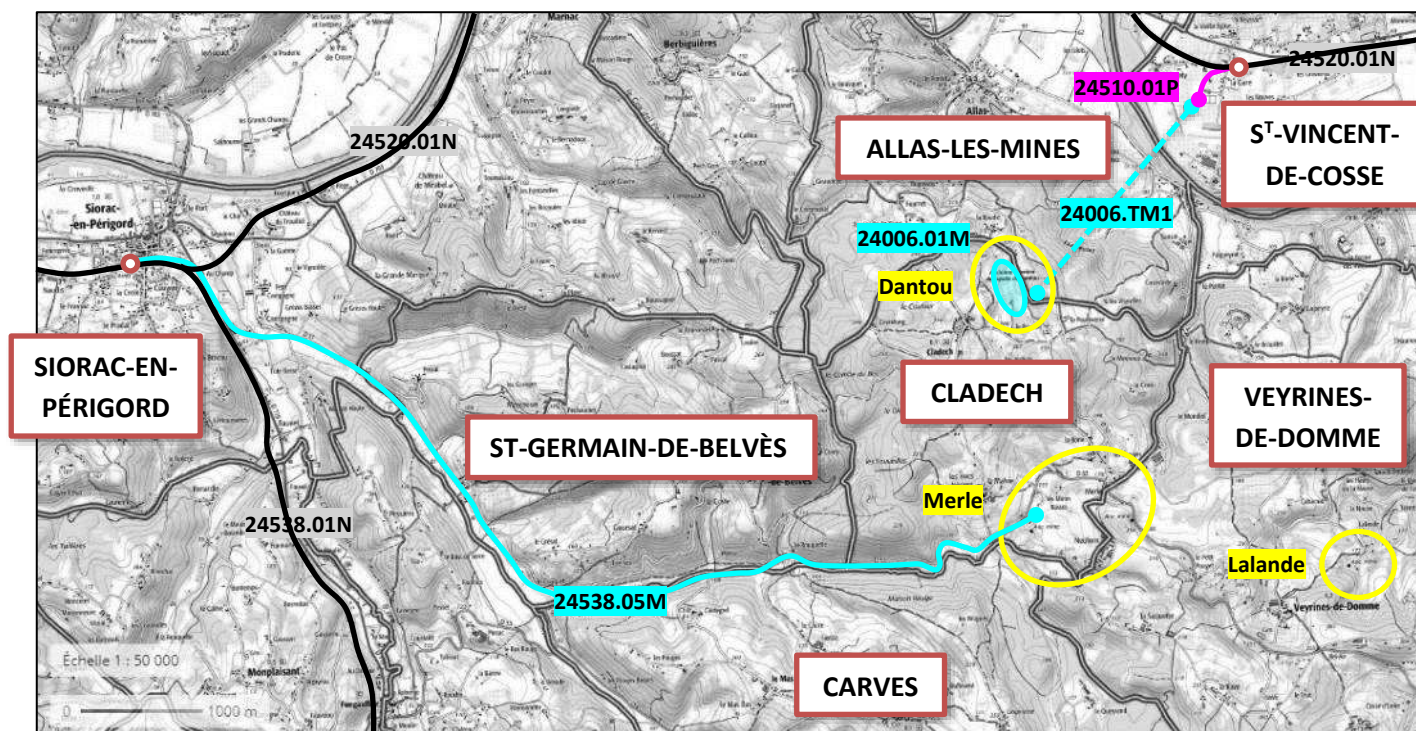
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

LOCALISATION



— Ecartement Normal en Service
 — Ecartement Normal abandonné

— Ecartement Etroit abandonné
 - - - Transbordeur aérien abandonné



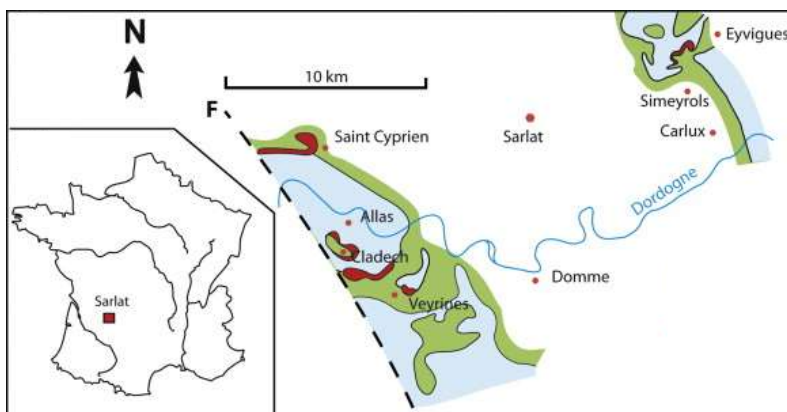
Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

On distingue sous le nom de « lignites du Sarladais », deux groupes de gisements :

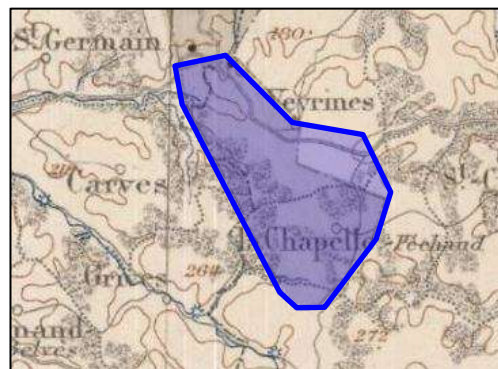
- Au nord-est de Sarlat : la concession de la Serre (commune de Simeyrols) ;
- Au sud-ouest de Sarlat : les concessions d'Allas-les-Mines, de la Chapelle-Péchaud, de Cladech et de Veyrines, étudiées ici.



En rouge : Cénoomanien à lignites. En bleu : Jurassique. En vert : Cénoomanien et Turonien marins

LA CONCESSION DE LA CHAPELLE-PECHAUD

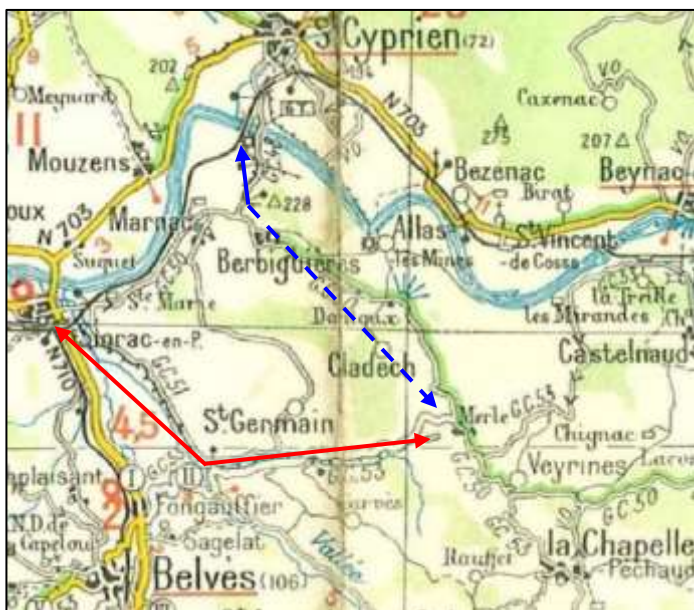
La **concession de la Chapelle-Péchaud** est accordée le **23 février 1867** à LUDOVIC DE CHAUNAC, AMEDEC DE BOYSSON ET CHARLES DE LAVERIÉ DE VIVANT. Elle s'étend sur les communes de Veyrines-de-Domme, la Chapelle-Péchaud et Saint-Laurent-de-Castelnaud. Le 4 Août 1871, la concession s'agrandie pour atteindre 844 ha et englober des mines situées sur les communes de Cladech, Grives et Carves. Le carreau de la mine de la Chapelle-Péchaud, siège de l'exploitation, est situé à la Cavalerie (commune de Cladech).



Assemblage carte de 1893 (nord) et 1896 (sud)

Le 4 août 1902, la Société des Charbonnages, Ciments et Produits Céramiques du Sarladais est autorisée à construire un chemin de fer étroit à l'écartement de 60 cm et à traction vapeur. Il doit relier le carreau de la mine à la ligne de chemin de fer du PO, à proximité du port fluvial du Garrit.

La Déclaration d'Utilité Publique ne précise pas l'itinéraire entre ces deux extrémités. Elle indique juste qu'il ne doit pas emprunter de voies publiques, autrement que pour les traverser. Les expropriations nécessaires devaient être réalisées sous 18 mois.



Extrait carte Michelin n°75 – 1938

La carte Michelin de 1938 mentionne un chemin de fer entre les mines de Merle et la gare de Siorac-en-Périgord (tracé rouge) ne correspondant pas à l'itinéraire évoqué. La ligne, objet de la Déclaration d'Utilité Publique du 4 août 1902 (tracé bleu), n'aurait pas été construite ; les expropriations nécessaires n'ayant peut-être pas abouties. Seule une voie existe entre une carrière située au sud-ouest du Montaud et la cimenterie du Garrit (voir fiche IRSP [24036.1](#)).

La cession de la concession à la Société Anonymes des Ciments d'Allas et de Marnac est autorisée par décret du 10 mars 1923. Le 30 août 1927, elle est mutée au profit de la Société des Usines à Gaz du Nord et de l'Est, puis le 21 mai 1946 au profit d'Electricité de France. La concession est renoncée le 19 septembre 1984.

Les Mines Basses



Le carreau des Mines Basses était situé à l'extrême nord-ouest de la concession, sur la commune de Cladech. Les flèches rouges ci-contre signale l'angle de prise de vue des deux photos ci-après. La première date des années 1910 ; la seconde des années 1940.

C'est d'ici que partait la voie étroite vers la gare de Siorac-en-Périgord. Le lieu est situé sur une **propriété privée**. A noter l'entrée de la galerie visible entre les deux baraquements.

Ci-dessous, l'entrée de la mine est hors-champ à gauche.





Dans les années 1940, le chemin de fer vers la gare de Siorac n'existe plus, les camions ont remplacés les wagons. Ci-contre, un camion est en cours de chargement sous la trémie (visible à droite sur la photo précédente). Au premier plan, les rails sont visibles sur le pont-basculant.

Des Mines Basses à la gare de Siorac (SDL 24538.05M)

Grâce à la carte Michelin de 1938, on sait qu'au départ de la mine, la voie empruntait le côté gauche la D53 (ex GC53) jusqu'aux abords du ponceau sur la rivière du Neufon. Elle continuait ensuite sur le côté droit. La flèche rouge ci-contre pointe le secteur, aujourd'hui arrêt de bus, où devait s'effectuer le croisement des convois.



Ensuite, la voie traversait à nouveau le Neufon et empruntait le côté gauche de la D51 (ex GC51). Elle traversait la vallée de la Nauze au niveau de Campagne afin de rejoindre la D710 (ex N710). A l'origine, cette portion devait être uniquement ferroviaire. A la dépose de la voie, elle est devenue routière. Le pont actuel pourrait être celui d'origine et donc le seul vestige de la ligne.

La voie continuait en accotement droit de la D710, passait sous les voies de la ligne de Siorac à Cazoulès puis traversait à niveau la route en direction de la gare, en empruntant la rue des Cèdres.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

LA CONCESSION DE CLADECH

La **concession de Cladech** (délimitation partielle sur la carte) est accordée le **24 mars 1886** à ANAÏS MICHAUD (veuve d'ALEXANDRE DE MASSAS) et REGIS CORTIAL. Elle s'étend sur une superficie de 433 ha sur les communes d'Allas-de-Berbiguières¹ et de Cladech. La carrière la plus importante est celle de Dantou (ou Dantoux).



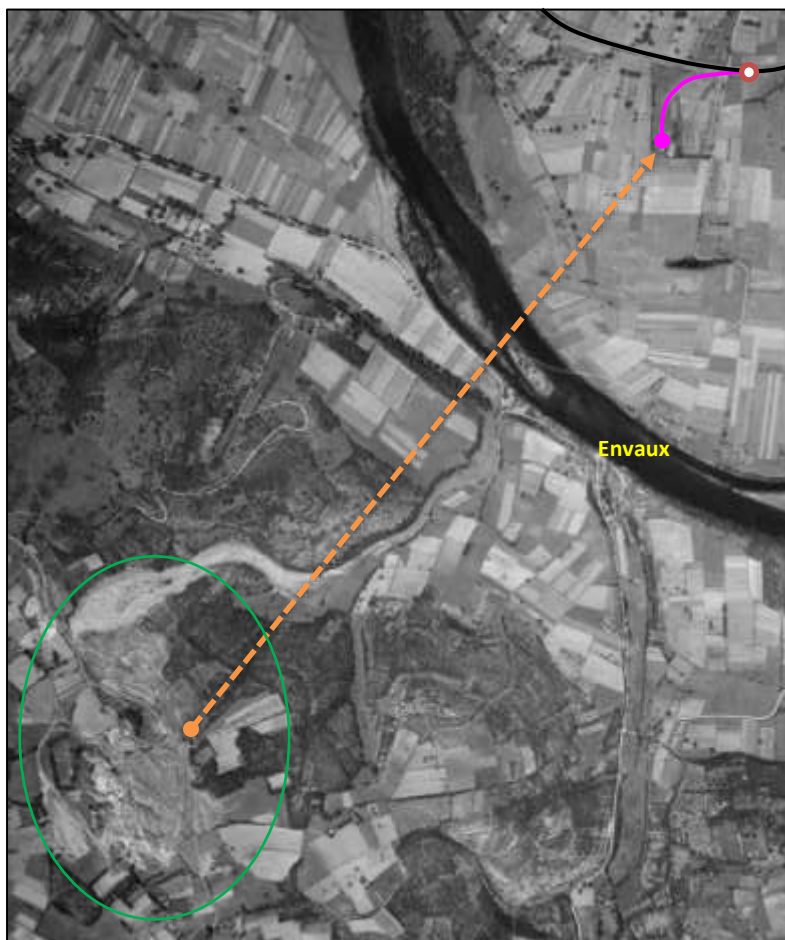
Assemblage carte de 1893 (nord) et 1896 (sud)

La concession est achetée en 1905 par la Société des Charbonnages d'Allas et Carrières de Saint-Aulaye. Le 29 avril 1907, celle-ci est autorisée à construire un chemin de fer aérien². Il doit relier le Dantou à l'usine, alors en cours de construction, située à proximité de la halte de Saint-Vincent-Bézenac (ligne de chemin de fer du PO de Cazoulès au Buisson, ouverte le 2 juillet 1882).

Le Dantou

La mine de Dantou (ovale vert) était située au centre de la concession et à cheval sur les communes de Cladech et d'Allas-les-Mines. Le minerai était acheminé par un transbordeur aérien (tirets orange) (voir fiche CFA n°[24006.TM1](#)) jusqu'à l'usine de traitement, desservie par un embranchement particulier (tracé rose) raccordé en gare (rond rouge) de Saint-Vincent-Bézenac (commune de Saint-Vincent-de-Cosse). Cette fabrique d'agglomérés produisait des plaquettes de charbon destinée aux locomotives. Cette usine a fonctionné quelques dizaines d'années.

A noter la longue langue de stériles descendant le vallon du Fermoulet.



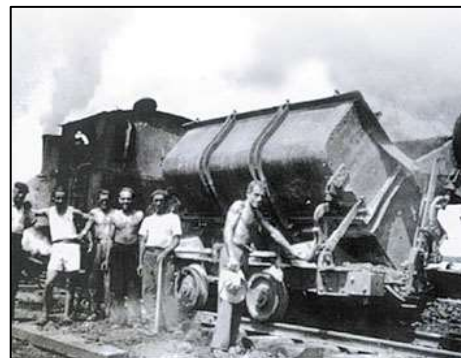
Vue aérienne IGN - 1950

¹ La commune a pris le nom d'Allas-les-Mines le 8 janvier 1910.

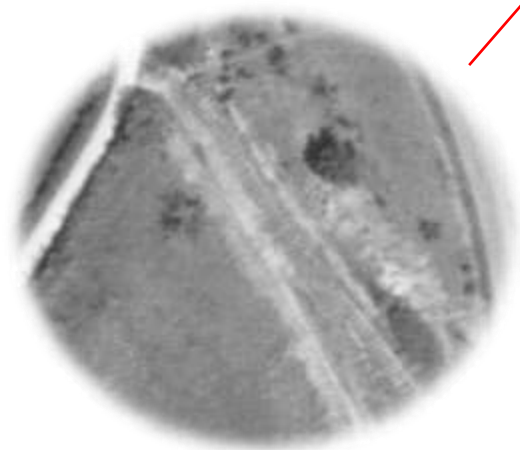
² Nom donné à cette époque aux télébennes, aussi nommés transporteurs ou transbordeurs aériens.



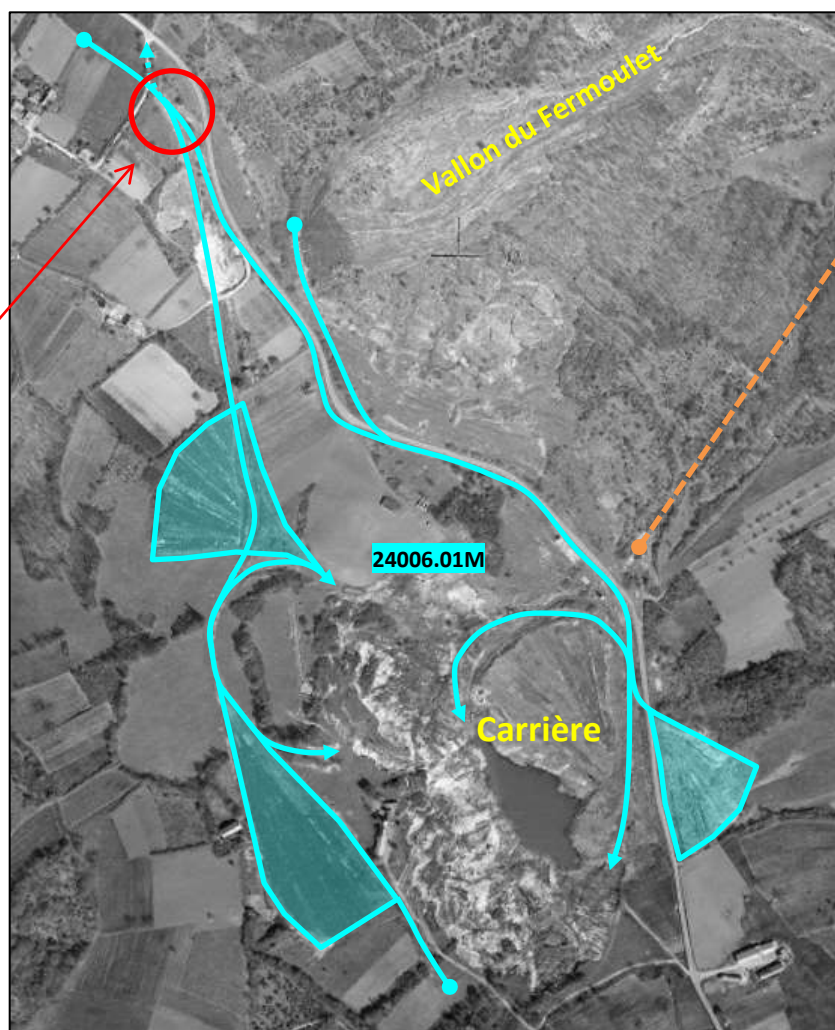
Durant la Seconde Guerre mondiale, la mine est exploitée à ciel ouvert. Elle connaît une forte activité. Les deux photos présentées ici datent de cette période. Elles posent question car la voie semble être à un écartement métrique et les wagons ne correspondent pas au type généralement rencontré pour un réseau isolé. « Isolé » car malgré une analyse méticuleuse des vues aériennes disponibles, il n'a pas été possible de lui trouver une issue. Il est possible qu'une voie éphémère fut posée directement sur la route en direction de la voie normale la plus proche. Mais il est plus probable que les wagons rejoignaient la gare de départ du transporteur aérien, sous réserve qu'il fonctionne encore... Car autant on peut supposer sa mise en service vers 1907/1908 ; autant son arrêt n'a pu être déterminé.



Ci-contre, le réseau est partiellement reporté en bleu ciel sur la vue aérienne de 1955. Le transporteur aérien est indiqué en tirets orange. Cette année-là, le réseau n'existe plus, mais en zoomant, il est possible d'apercevoir par endroits, la trace des traverses.

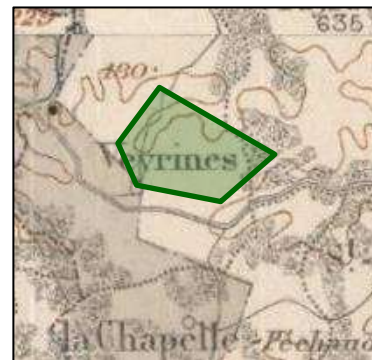


Une issue possible, mais non confirmée, est située au nord, en direction de Berbiguières.



LES CONCESSIONS DE VEYRINES ET ALLAS

La **concession de Veyrines** est accordée le **27 février 1895** à HENRY DE VILLIERS. Elle a une superficie de 254 ha. Elle est renoncée par Electricité de France le 2 septembre 2013.



La principale mine était située à quelques centaines de mètres au nord-est du bourg de Veyrines-de-Domme. L'existence d'un réseau ferré de surface n'est pas confirmée.

Enfin, la **concession d'Allas-les-Mines** (délimitation non trouvée dans les textes disponibles) est accordée le **15 juin 1926**. Il existe peu d'informations à son sujet. Elle fut propriété de l'Etat jusqu'en 1969.