

## SUJET(S)

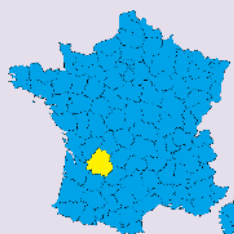
Chemin de fer et réseau des carrières



## LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

24134 – Corgnac-sur-l'Isle



Dordogne

SECTION(S) DE  
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
24551.03N	616 000	THIVIERS - Le Dognon > EXCIDEUIL - Gare	1898	1986
24134.01M	/	CORGNAC/L'ISLE – Gare > CORGNAC/L'ISLE - Rebeuse Concasseur	≥ 1920	≤ 1940
24134.02M	/	CORGNAC/L'ISLE - Rebeuse Concasseur > CORGNAC/L'ISLE - Linard Carrière	≥ 1920	≤ 1950

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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



Connaissance du Rail n°128 – octobre 1991

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

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

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

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



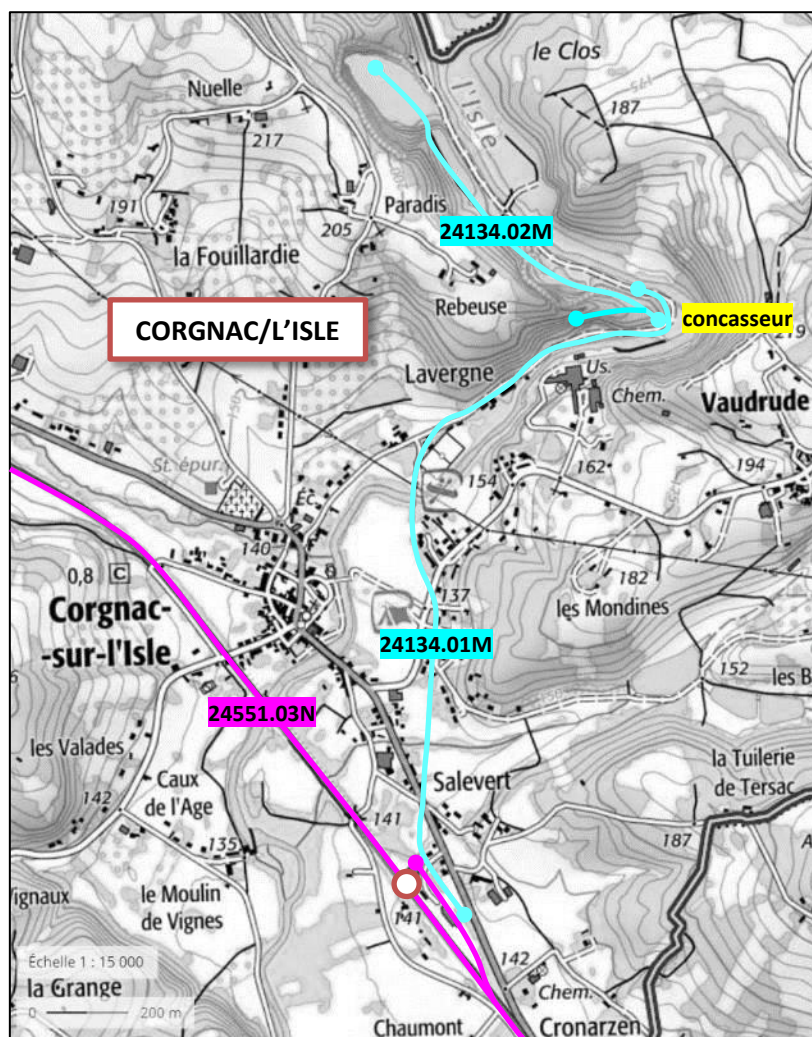
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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 Abandonné

— Ecartement Etroit abandonné



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

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

## PRESENTATION

Auparavant artisanales, les carrières de Cognac sont exploitées industriellement à partir de 1920 pour approvisionner le ballastage des voies<sup>1</sup> de la Compagnie du Paris-Orléans. A cette occasion, un concasseur est installé et une voie métrique temporaire de 2,5 km est posée jusqu'à la gare.

<sup>1</sup> En 1921, la carrière a produit 43 500 pavés, 22 572 tonnes de ballast, 2 760 tonnes de sable et 5 690 tonnes de graviers.

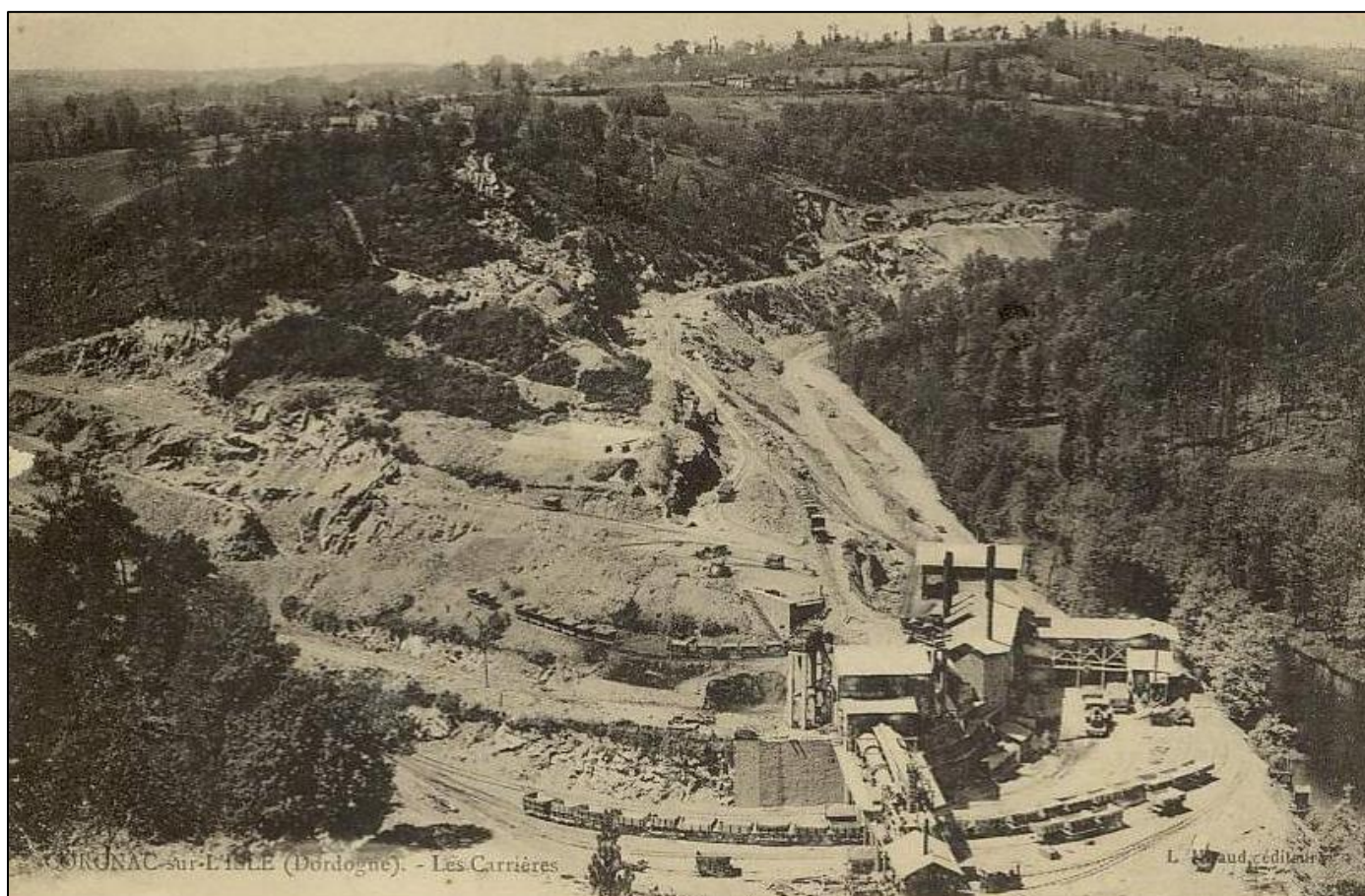


## LES CARRIERES ET LE CONCASSEUR



Les carrières s'étaient sur environ 1 km le long de la rive droite de l'Isle<sup>2</sup>. Le concasseur était situé au niveau du méandre. Les travaux ont cessé le 23 avril 1991.

Ci-dessous, vue des carrières et du concasseur depuis la rive gauche de l'Isle. La direction de la gare est à gauche.



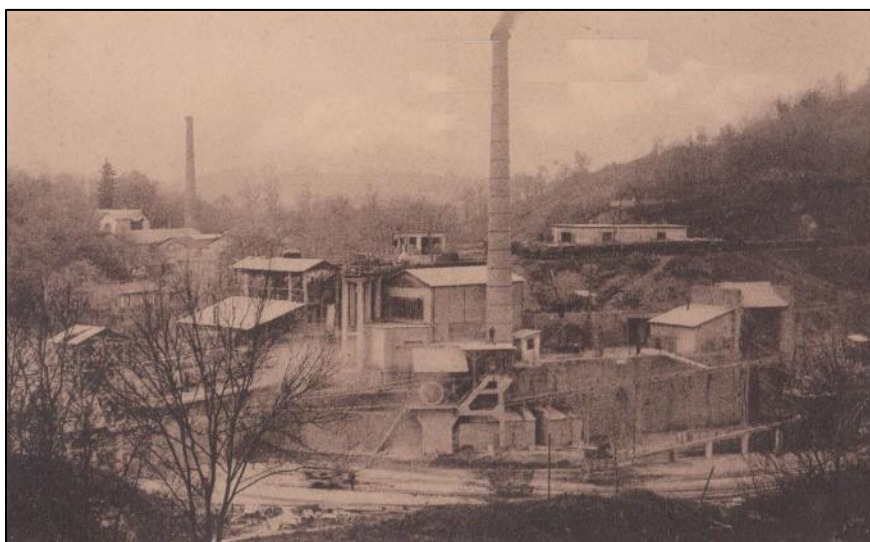
Dans l'axe de la photo, on voit la ligne des carrières avec ses wagonnets sur voie Decauville de 60 cm d'écartement. Et sous le concasseur, des wagons de la ligne métrique d'évacuation des productions vers la gare.

<sup>2</sup> Une autre carrière fut ouverte dans les années 1960 sur rive gauche, nécessitant la construction d'un pont routier.

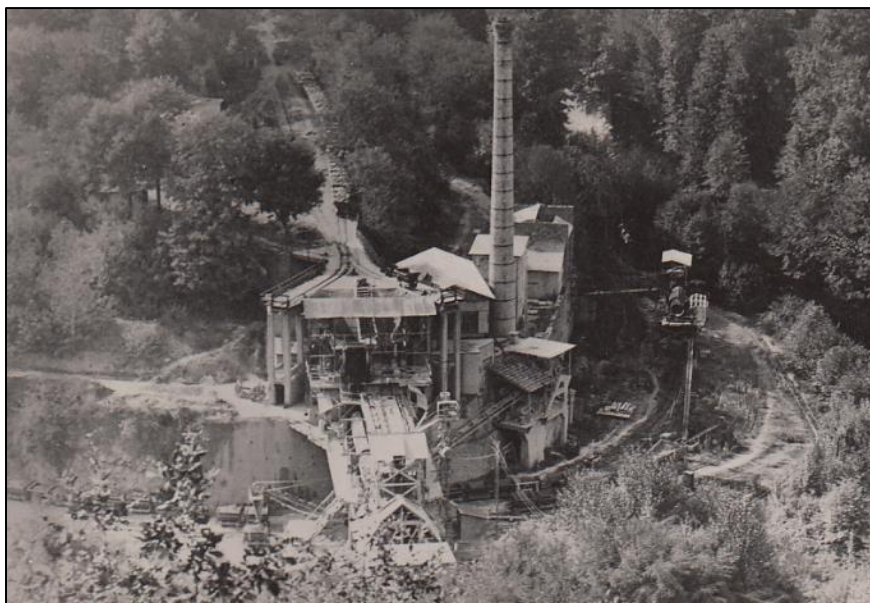




Ci-contre, le concasseur photographié à la même date et à l'opposé de la photo de la page précédente. A noter la petite locomotrice Decauville pointée par la flèche.



Ci-contre, le concasseur vu depuis la rive gauche de l'Isle en direction du sud. Une cheminée a été construite. Au second plan, l'autre cheminée est celle de la fonderie de La Roche (1860-1928), devenue papeterie Grimaud (1928-1990), établie sur la rive gauche.



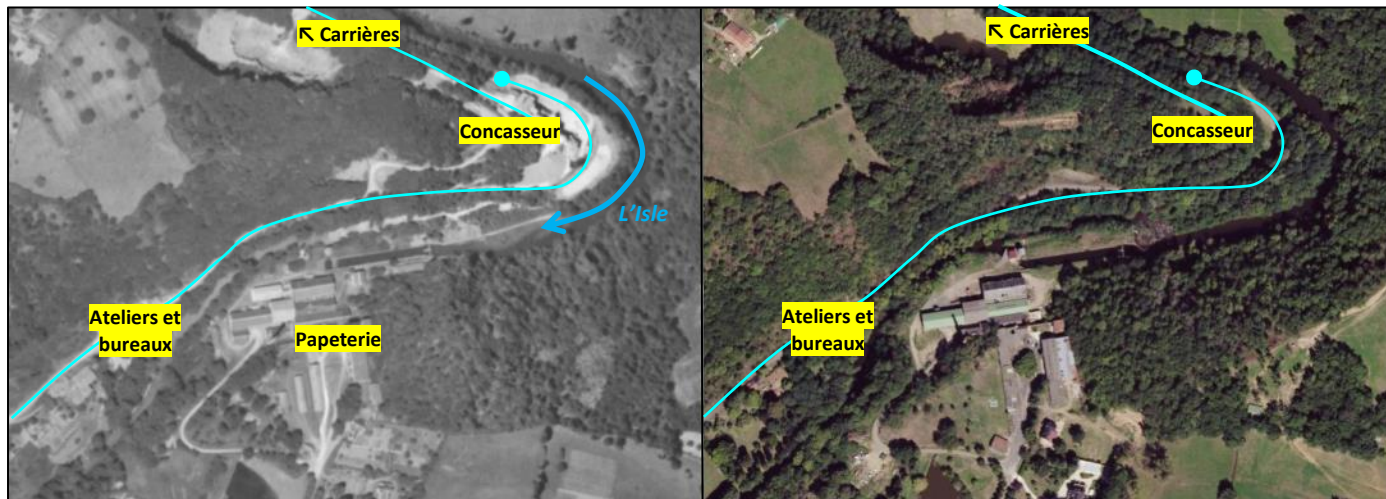
Cette photo du concasseur est la plus récente, sans doute prise dans les années 1940. La carrière la plus proche n'étant plus exploitée depuis quelques années, la végétation a repris ces droits aux abords du concasseur.

Les wagonnets arrivent de la carrière la plus éloignée, aujourd'hui noyée.



## DU CONCASSEUR A LA GARE

En quittant la carrière, la ligne métrique vers la gare continuait rive droite jusqu'aux ateliers et bureaux. Ceux-ci étaient situés à Lavergne, à environ 500 mètres du concasseur.



Vue aérienne IGN 1960 / 2017

Ci-contre, les ateliers et bureaux photographiés en direction des concasseurs.



Quelques centaines de mètres plus loin, la voie quittait la route pour traverser l'Isle. Deux ponts disparus sont inventoriés : l'un de décharge de crues (voir fiche IPVD [24134.01P](#)) et l'autre composé de deux travées de 12,5 m sur la rivière proprement dite (voir fiche IPVD [24134.01N](#)). Cet ouvrage a été déposé dans les années 1950 et par la suite remplacé par une passerelle.



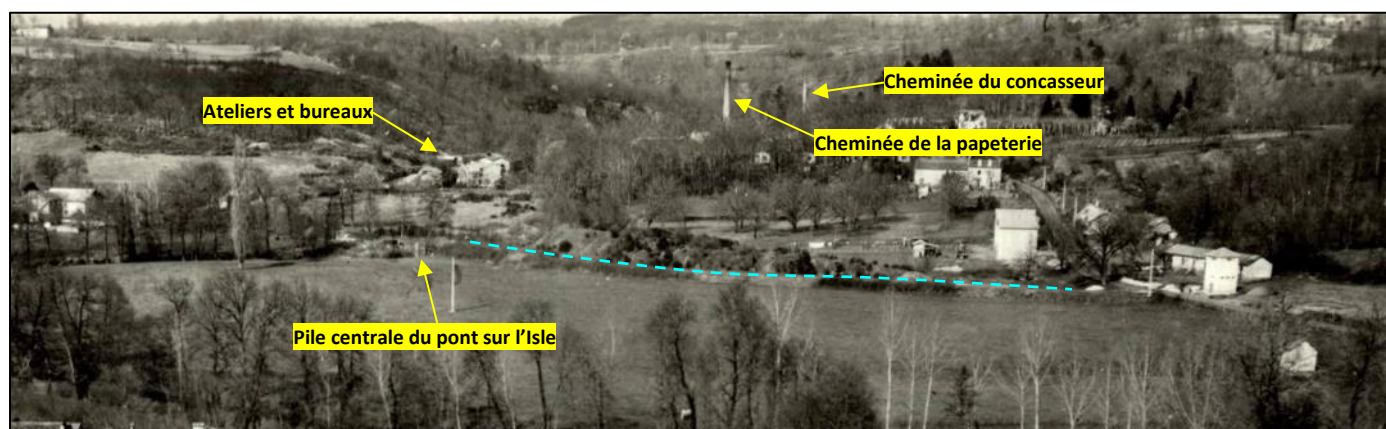
Vue aérienne IGN 1960 / 2017

Jusqu'à la gare, la voie était posée en site propre. Deux-cents mètres après avoir traversé l'Isle, la voie croisait à niveau la route de Vaudrude. Entre les deux, il semble qu'il existait une zone de décharge des déblais de surface (ci-contre en 1950, alors que le pont sur l'Isle existe toujours). Un lotissement a été construit à son emplacement.



Vue aérienne IGN 1960 / 2017

Ci-dessous, une vue des années 1950. Les travées du pont ont été déposées. Il ne reste que la pile centrale. La plateforme est indiquée en tirets bleus, au pied de la supposée zone de décharge.





La voie continuait toujours en site propre, traversait le ruisseau de Roulède (voir fiche IPVD [24134.01G](#)) puis croisait à niveau la D76 (ex GC76).



Vue aérienne IGN 1960 / 2017

Ci-contre, le plan des voies de la gare de Corgnac en 1925. En bleu ciel, la voie métrique ; en rose, les voies normales. Cette année-là, la Société des Carrières demande que la ligne métrique soit transformée en voie normale. Un faisceau de 4 voies en impasse (en tirets roses) est prévue. La demande est refusée et la voie métrique est déposée quelques années après.

Ci-dessous, le bâtiment voyageur de la gare de Corgnac, ouverte le 15 octobre 1898. Elle est fermée aux voyageurs depuis le 27 juin 1940 et aux marchandises en 1986. La ligne est aujourd'hui partiellement utilisée par la [Fédération des Vélos-Rails de France](#) entre Thiviers et Saint-Andrieux (commune de Saint-Germain-des-Prés).



Ci-dessous, l'estacade en béton construite pour le déchargement des wagonnets, par basculement, dans les wagons du PO. La locomotive est à droite derrière l'arbre. La direction de la carrière est à gauche. Le mur maçonné de l'estacade existe toujours.

