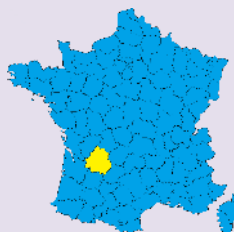


SUJET(S)

Chemins de fer des usines de chaux et ciments de Saint-Cyprien et Allas-les-Mines

**LOCALISATION**

Dordogne

Code INSEE – Commune(s)

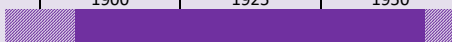
24006 – Allas-les-Mines
24087 – Castels et Bézenac
24396 – Saint-Cyprien

**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
24396.01M	/	S ^T -CYRIEN – Gare > ALLAS-LES-MINES – Cimenterie	1903	≤ 1965
24396.02M	/	S ^T -CYRIEN – Gare > S ^T CYPRIEN - Les Tuilières Carrière	≥ 1882	≤ 1929
24396.03M	/	S ^T -CYRIEN – La Passée > S ^T CYPRIEN - Malemort Carrière	≥ 1882	≤ 1929

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

**SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET**

Saint-Cyprien – Histoire de la ville	Saintcyprien24.fr
Musée " La rue du temps qui passe " (ancienne usine d'Allas)	Fr.ulule.com
Le Périgord d'Antoine Carcenac : photographies 1897-1920	Gallica
Rapports et délibérations - Dordogne, Conseil général	Gallica

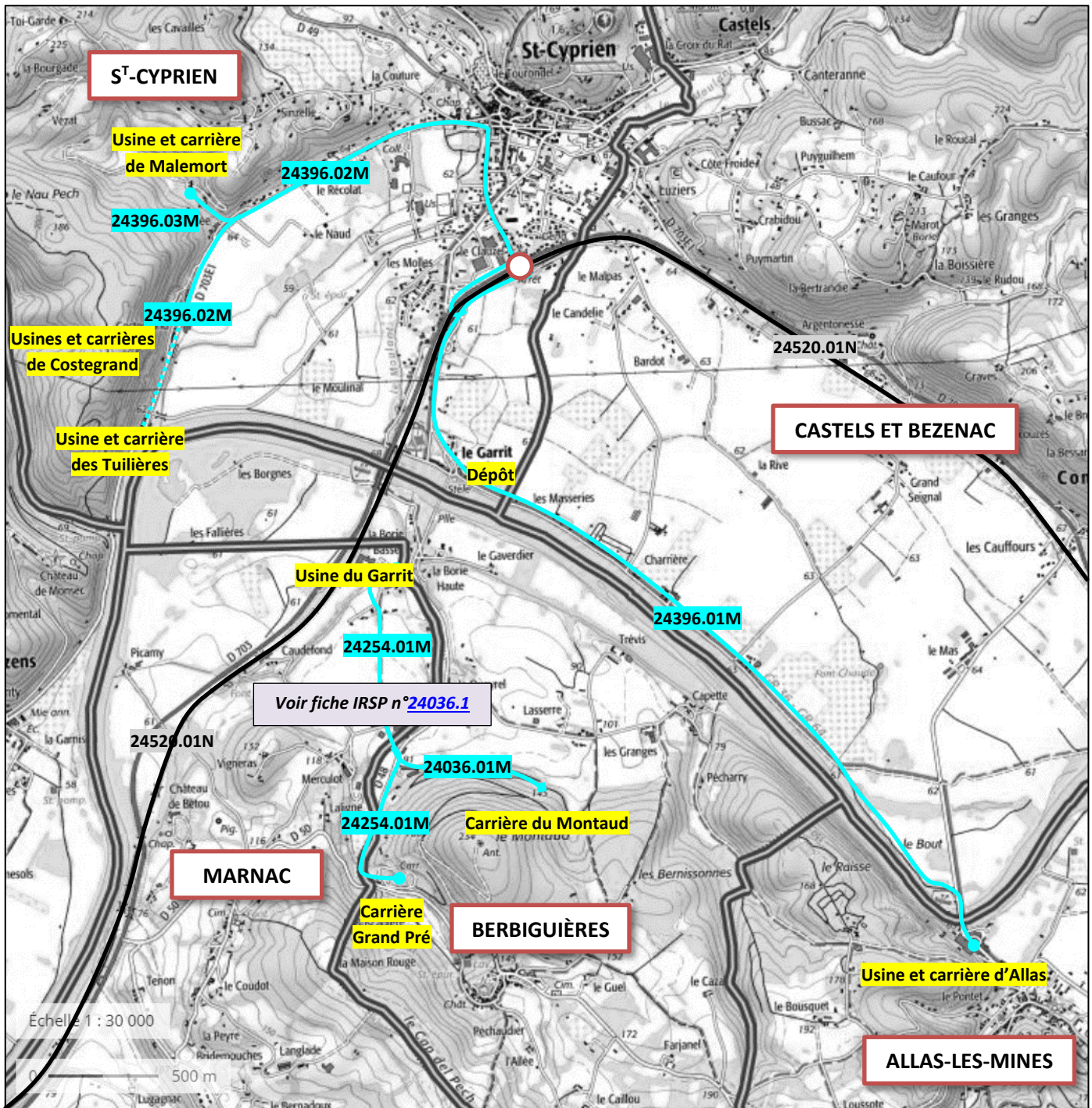
VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



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 Etroit abandonné



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

irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

Dès 1835, deux fours à chaux existaient dans le village de Saint-Cyprien. A la fin du XIX^e siècle, le secteur concentrait plusieurs usines à chaux et à ciment, dont celles des Tuilières, de Costegrand, de Malemort et d'Allas. En 1863, 12 fours produisent 5 000 m³ de chaux hydraulique et 200 tonnes de ciment pour Bordeaux, Agen et Toulouse. La production était acheminée jusqu'au port du Garrit. De là, elle était chargée sur des gabarres qui descendaient la Dordogne. Après l'ouverture de la gare de Saint-Cyprien, le 2 juillet 1882, la plupart des usines mirent en service un chemin de fer Decauville afin d'y apporter leur production. En 1901, une nouvelle cimenterie est mise en service à la Borie Basse (voir fiche IRSP [24036.1](#)). Elle exploitait des carrières situées sous la montagne du Montaud.

LES USINES DE LA RIVE DROITE

Le long de la route de Siorac (D703E1, ex N703), on trouve sur 1 km, entre Les Tuilières et Malemort, une concentration d'anciennes usines à chaux et ciments, ainsi qu'une briqueterie. L'exploitation industrielle débuta en 1861, avec 10 fours à chaux aux Tuilières, 10 fours à Costegrand et 3 autres fours à mi-chemin des deux autres. Le calcaire était issu des carrières exploitées à ciel ouvert ou creusées sur le flanc Est de la montagne du Nau Pech, nommé défilé de Roc-Long.

Sur les vues aériennes des années 1950, les usines sont en ruine. Elles n'ont pas résisté à la grande crise économique des années 1930. A cette époque, seule l'usine des Tuilières, spécialisée dans la chaux agricole de la marque « Le Roc », fonctionne encore. Elle ne fermera qu'en 1965.



Sauf indication contraire, toutes les vues aériennes datent de 1953



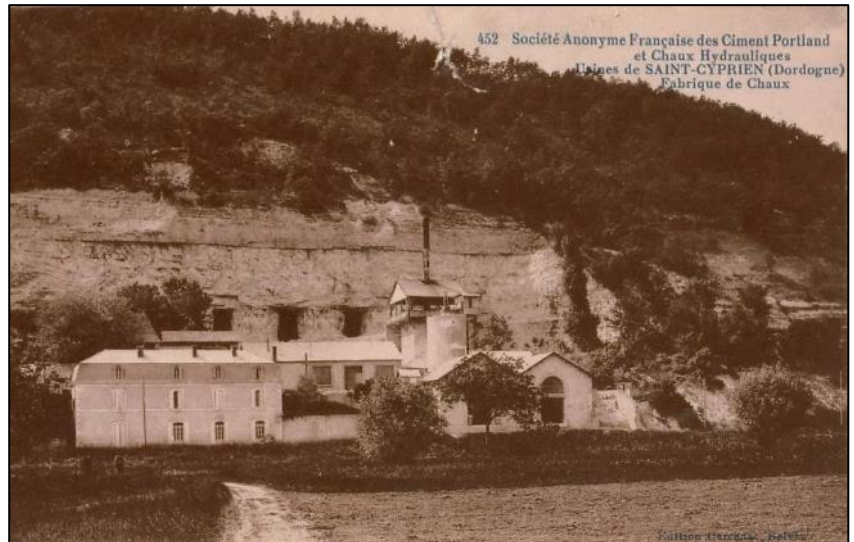
Extrait Carte Michelin N°75 – 1938

Il est possible qu'entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle, la voie ferrée étroite partait des fours à chaux des Tuilières, mais nous n'en avons la preuve. C'est la raison pour laquelle nous l'indiquons en pointillés. Ce qui est certain, c'est que sur les cartes Michelin des années 1930, la voie ferrée étroite part à proximité de l'usine de Costegrand.

Costegrand

L'unique carte postale des lieux présente l'usine de Costegrand. La photo a été prise après le 30 avril 1924, date de l'acquisition par la Société Anonyme Française des Ciments Portland et Chaux Hydrauliques, dit « La Française ».

Aucune activité ferroviaire n'est visible, mais on peut supposer qu'il existait une voie montant au niveau des fours, afin d'y acheminer le charbon indispensable à la fabrication de la chaux. La voie principale passait au pied des bâtiments.

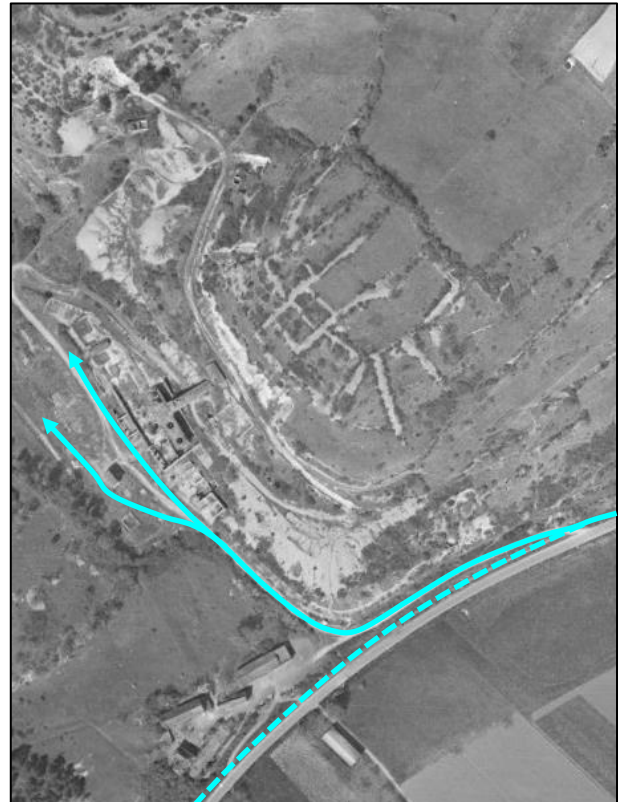


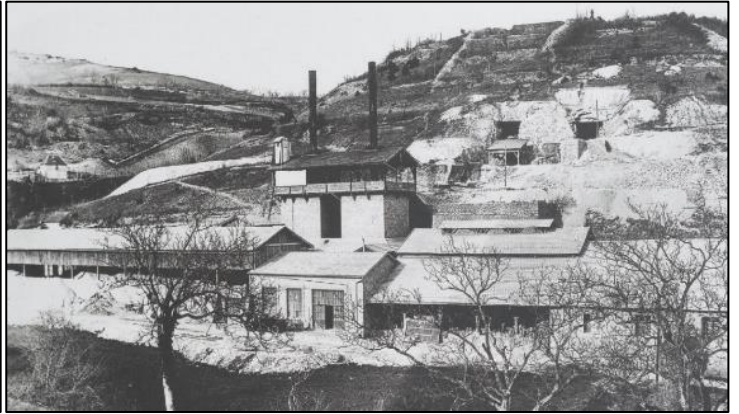
La voie continuait-elle jusqu'aux Tuilières ? Les archives consultées et l'analyse des vues aériennes n'ont pas permis de le confirmer avec certitude.

Malemort

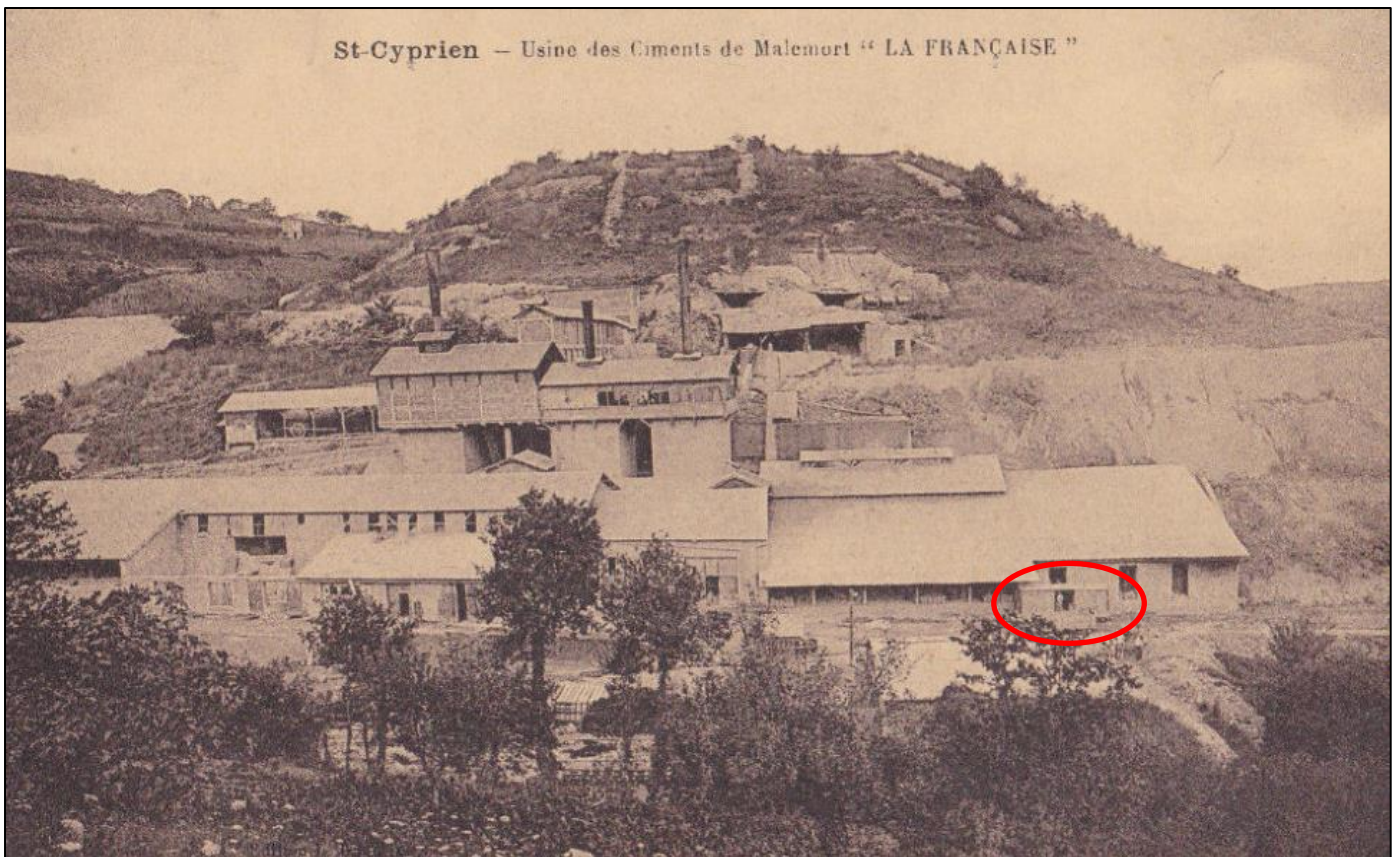
Les carrières et l'usine de Malemort étaient situées dans un vallon perpendiculaire à la route de Soriac, au niveau du lieu-dit La Passée. Elle disposait de deux fours. Elle a fonctionné de 1863 à 1929. Elle appartenait à la Société Anonyme Française des Ciments Portland et Chaux, qui la racheta probablement au milieu des années 1920.

L'utilisation d'un chemin de fer Decauville est confirmé par les archives et par la photo ci-dessous. Ci-contre, le report des voies est approximatif. En tirets bleus, la voie indiquée par la carte Michelin vers Costegrand.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Trois photos de l'usine, prises sous un angle légèrement différent. A noter le wagon voie étroite couvert sur celle du bas (ovale rouge).



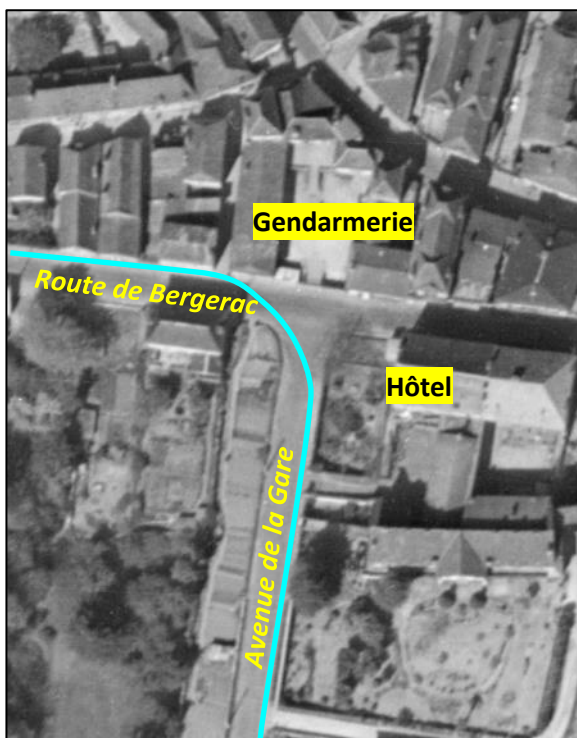
DE MALEMORT A LA GARE DE ST-CYPRIEN

De Malemort, le chemin de fer à voie de 60 cm acheminait les sacs entassés dans des wagons fermés. Chaque wagon contenait vingt sacs de 50 kg, soit une tonne de ciment.

La voie pénétrait dans Saint-Cyprien par l'actuelle route de Bergerac. Elle virait ensuite à angle droit pour emprunter l'actuelle avenue de la Gare, puis celle de Sarlat.



Ci-dessus et ci-dessous, photographiée depuis l'Avenue de la Gare, la voie (flèche rouge) est visible devant l'Hôtel de la Poste¹. Au fond, la gendarmerie². La voie arrivait de la gauche.



Grâce à la carte Michelin et le symbole caractéristique du passage à niveau, on sait que la voie traversait l'actuelle voie de La Vallée afin de rejoindre la gare marchandises.



¹ L'ancien Hôtel de la Poste a été démoli au printemps 2018. La façade va être reconstruite à l'identique afin d'accueillir l'Hôtel des Augustins.

² La gendarmerie a été démoli au début des années 1970 afin de prolonger la route du Bugue jusqu'au carrefour de l'avenue de la gare, de la route de Bergerac et de la rue Gambetta.

D'ALLAS A LA GARE DE ST-CYPRIEN

L'usine d'Allas



La cimenterie d'Allas-les-Mines³ s'installe en 1880 sur la rive gauche de la Dordogne. Disposant de 12 fours, elle exploite des carrières souterraines puis à ciel ouvert, situées à l'arrière de l'usine.

Au départ, le ciment était transporté par voie fluviale jusqu'au port du Garrit, sur la rive droite. Une flottille de gabarres faisait la navette entre l'usine et le port, tirées par un toueur⁴ pour la remontée. En 1903, la construction d'un pont métallique et d'une voie de chemin de fer Decauville permirent d'atteindre directement la gare de Saint-Cyprien.

En 1970, l'usine d'Allas rejoint le groupe Lafarge. Elle ferme en 1980.



Le pont métallique

Dès 1881, les propriétaires de l'usine demandent l'établissement d'un pont sur la Dordogne, en face de Bézenac. Le pont métallique, tel qu'il apparaît sur les cartes postales du début du XX^e siècle, a été construit sans autorisation par PASQUET, entrepreneur à Saint-Cyprien. Son tablier principal comportait 4 travées sur 3 piles en maçonnerie sises dans le lit de la Dordogne. Il était précédé sur la rive nord (rive droite) par un avant-pont courbe qui comportait lui aussi 4 travées et 3 piles. Une pile complémentaire entre ces deux parties faisait office de culée intermédiaire.

Cet ouvrage a par la suite subi deux modifications majeures (voir fiche IPVD n° [24041.01Z](#)) :

- Après sa construction, des pourparlers s'engagèrent avec le département pour qu'il puisse être utilisé par la population. Il fut dès lors équipé d'un passage piétonnier latéral rajouté côté amont du tablier principal.

³ Jusqu'au 8 janvier 1910, Allas-les-Mines portait le nom d'Allas-de-Berbiguières.

⁴ Un toueur est un bateau amphidrome (pouvant se déplacer indifféremment en avant ou en arrière) se propulsant par treuillage sur une chaîne ou un câble reposant sur le fond. A Allas, le treuil était relié à une chaîne immergée dans le lit de la rivière.

- Puis plus tard, au début des années 1960, le tablier principal a été reconstruit en béton, afin de supporter le poids des camions empruntant la nouvelle route d'Allas aux Cauffours. L'avant-pont courbe devenu inutile a été détruit à cette occasion.

Voici quelques photos du pont d'origine. La première semble être la plus ancienne. Légendée « Allas de Berbiguières », elle a théoriquement été photographiée avant 1910. On peut apercevoir à droite du pont, la trémie permettant le déversement dans les gabarres et le toueur à gauche, derrière la pile. C'est l'une des rares photos sur laquelle un train est visible.



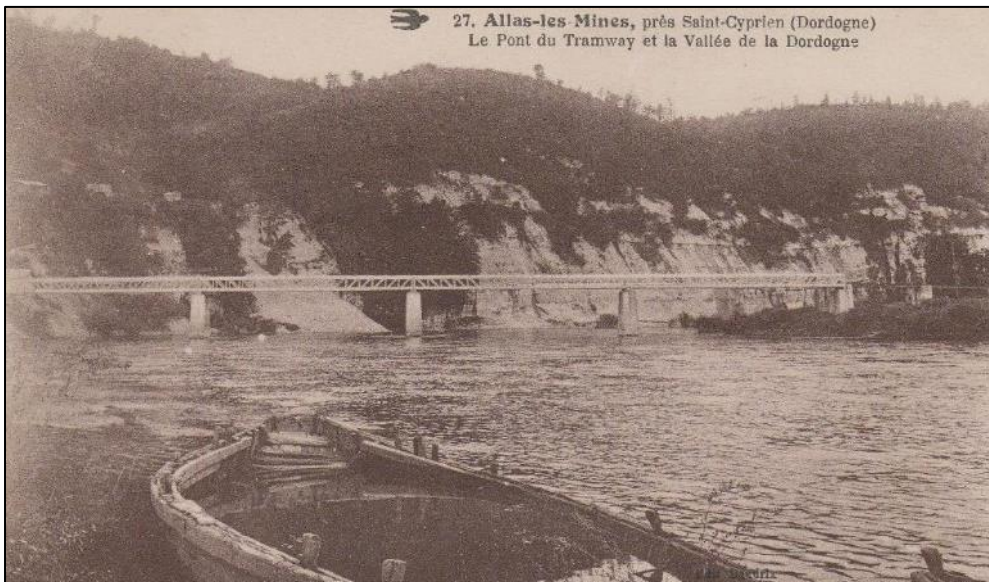
Ci-dessous, deux autres vues du pont et de l'usine, photographiés après 1910. Les gabarres et la trémie ont disparus.



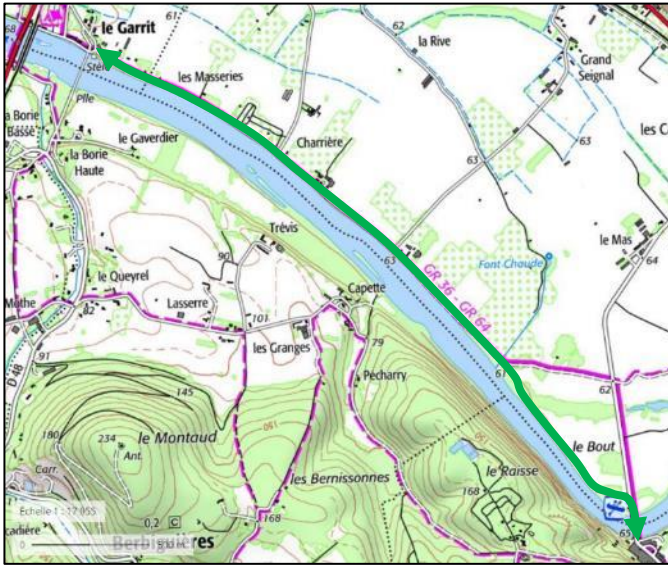
Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Ci-dessous, le pont vu dans son ensemble avec son avant-pont sur la droite bien visible sur la photo aérienne ci-contre.

A noter sur le tablier principal, le trait plus clair du passage piétonnier latéral situé côté amont de l'ouvrage.



Du pont métallique au port du Garrit



La voie longeait la rive droite de la Dordogne sur 3 km. Les GR36 et 64 reprennent aujourd'hui la plateforme sur deux tiers de la distance.

Le Garrit était le port fluvial de Saint-Cyprien. Avant août 1894 et la mise en service d'un [pont métallique](#), un bac permettait de passer sur l'autre rive.



Le dépôt du petit train industriel était situé au port du Garrit. Les archives consultées n'ont pas permis d'en connaître la raison. Nous pouvons émettre deux hypothèses :

- Le manque de place au niveau de l'usine ou de la gare ;
- Une position médiane entre usine et gare, permettant aussi des manœuvres au niveau du port.



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

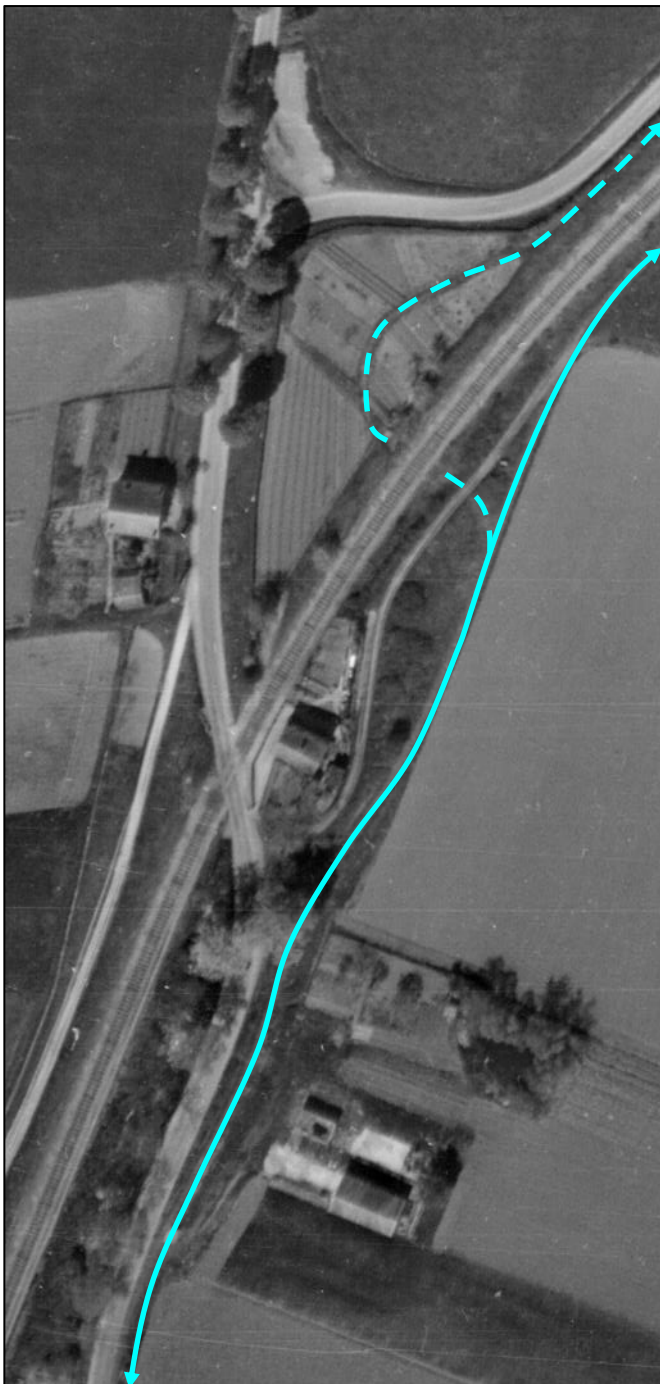
Le hangar (**propriété privée**) existe toujours.

Sur la vue aérienne de 1953, ainsi que sur une carte postale de la même période, plusieurs wagons fermés sont visibles.



Du port du Garrit à la gare

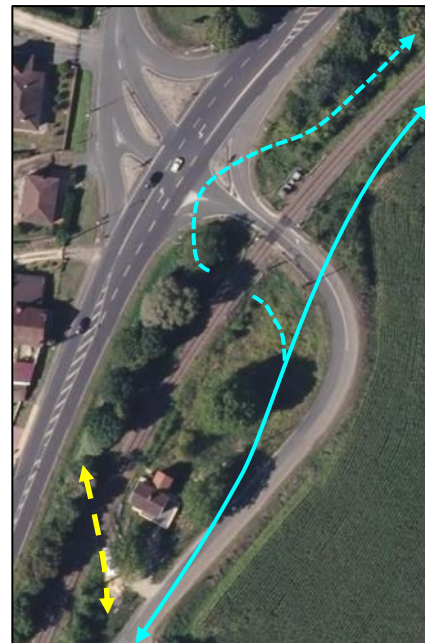
Du port du Garrit, la voie longeait la D48 (ex GC48) jusqu'à l'ancien passage à niveau. Ensuite, comme l'indique la carte Michelin, la voie étroite passait sous le chemin de fer du PO (voir fiche IPVD [24396.04N](#)) pour atteindre la gare marchandises. Au début des années 1950, suite à la fermeture des fours à chaux de la route N703 et sans doute aussi pour éviter le passage de ce petit train devant la gare voyageurs de Saint Cyprien, le tracé sera reporté au sud de la ligne Sarlat > Siorac et le passage souterrain abandonné et comblé. Il n'en reste aucune trace visible.



Ci-contre, l'itinéraire initial.

Ci-dessous, report sur une vue aérienne actuelle.

Les lieux ont été profondément modifiés et le passage à niveau de la D48 déplacé. L'emplacement de l'ancien PN est indiqué en tirets jaunes.



La gare de Saint-Cyprien

Ci-dessous, le plan des voies est parfaitement visible sur la vue aérienne de 1953. Les anciennes voies sont indiquées en pointillés. L'ancienne configuration des voies est inconnue.

Un gros plan à gauche de la vue aérienne permet de deviner un locotracteur du chemin de fer étroit. Un autre gros plan permet d'apercevoir trois wagons étroits en cours de déchargement dans des wagons de la SNCF. Deux autres wagons étroits sont également visibles à droite.

