

Département de la Dordogne
DOSSIER D'INVENTAIRE
PETIT PATRIMOINE RURAL BÂTI DU PÉRIGORD

CONSEIL GÉNÉRAL
Conseil d'Architecture d'Urbanisme
et d'Environnement de la Dordogne
(C.A.U.E. 24).

LA PIERRE ANGULAIRE
Fédération des Aînés ruraux
de la Dordogne
(Association loi de 1901)



Arrondissement : Périgueux
Canton : Périgueux Est
Commune : Château-l'Evêque
Lieu-dit : le Bourg
Édifice : Gare du « tacot »
DOSSIER n°

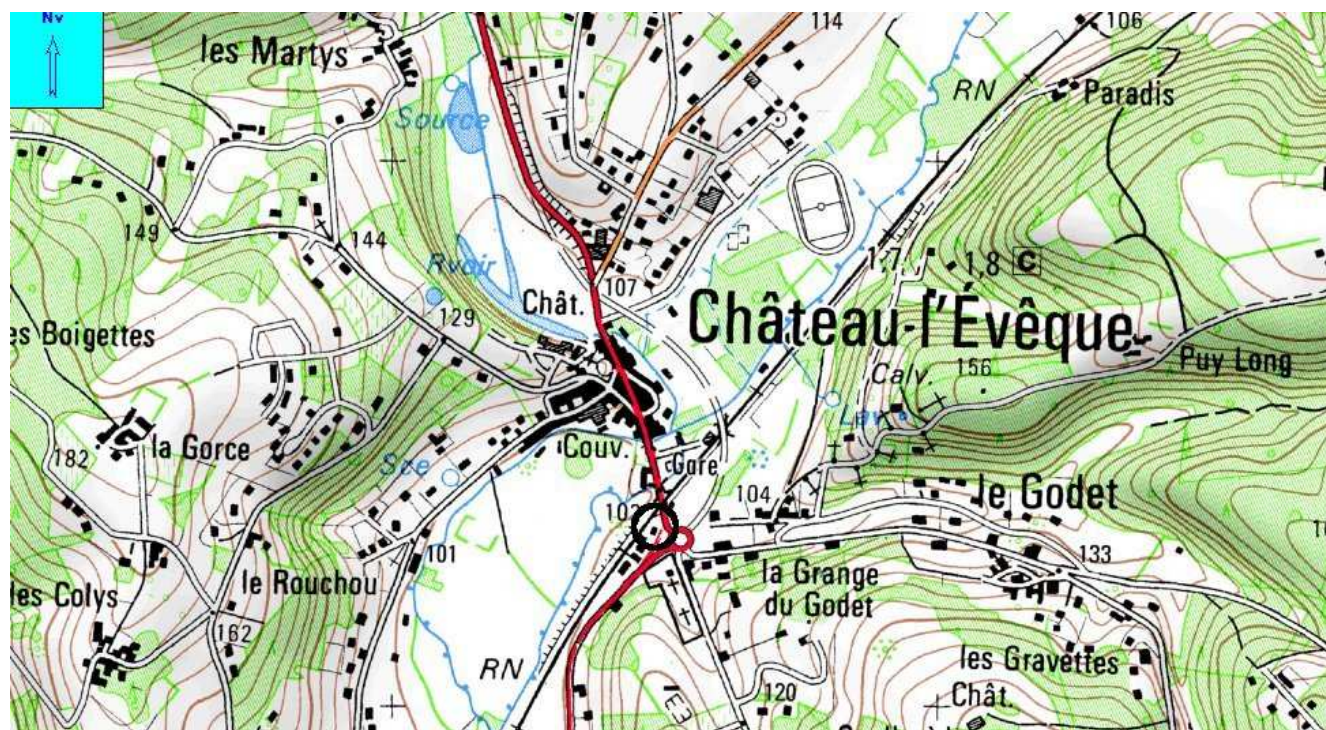
LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE

Cartes IGN - extrait du CD Carto Exploreur 2007 Dordogne Nord

Longitude (référée au méridien international) : 00° 42' 26''

Latitude Nord : 45° 15' 30''

Altitude : 110 m



LOCALISATION CADASTRALE

Cadastre en date du : site Internet www.cadastre.gouv.fr à jour 01/10/2010

Échelle : 1/2500^e

Section : Preyssac

Feuille n° E02

Parcelle n° 1191 - Superficie : m²

- Nature : bâtiment

Propriétaire : commune

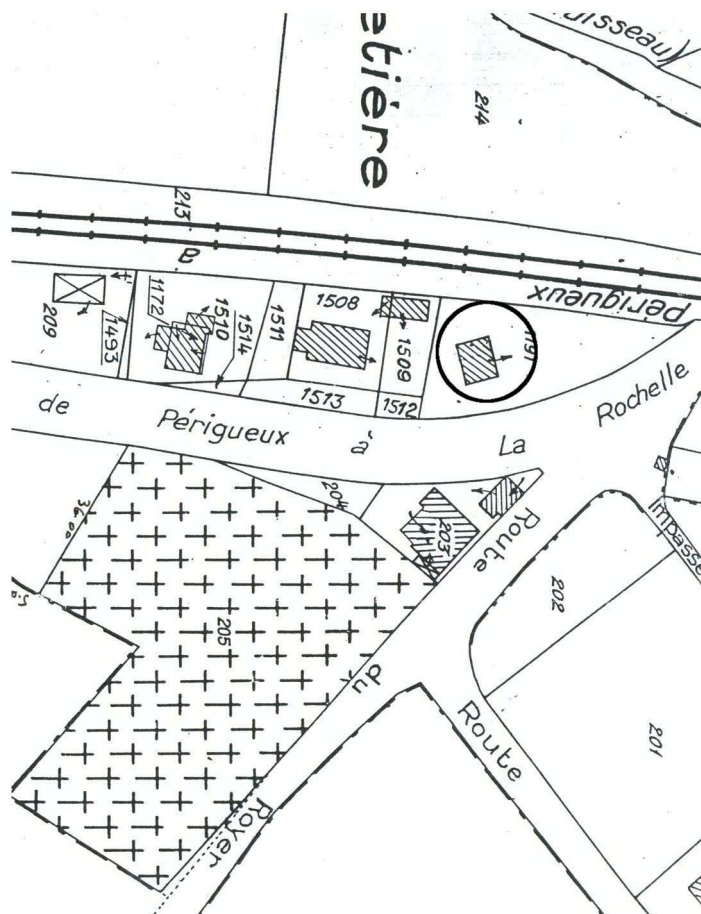


Photo extraite du site Géoportail



LOCALISATION CADASTRALE ANCIENNE

Cadastre en date du : 1828

Échelle : 1/2500^e

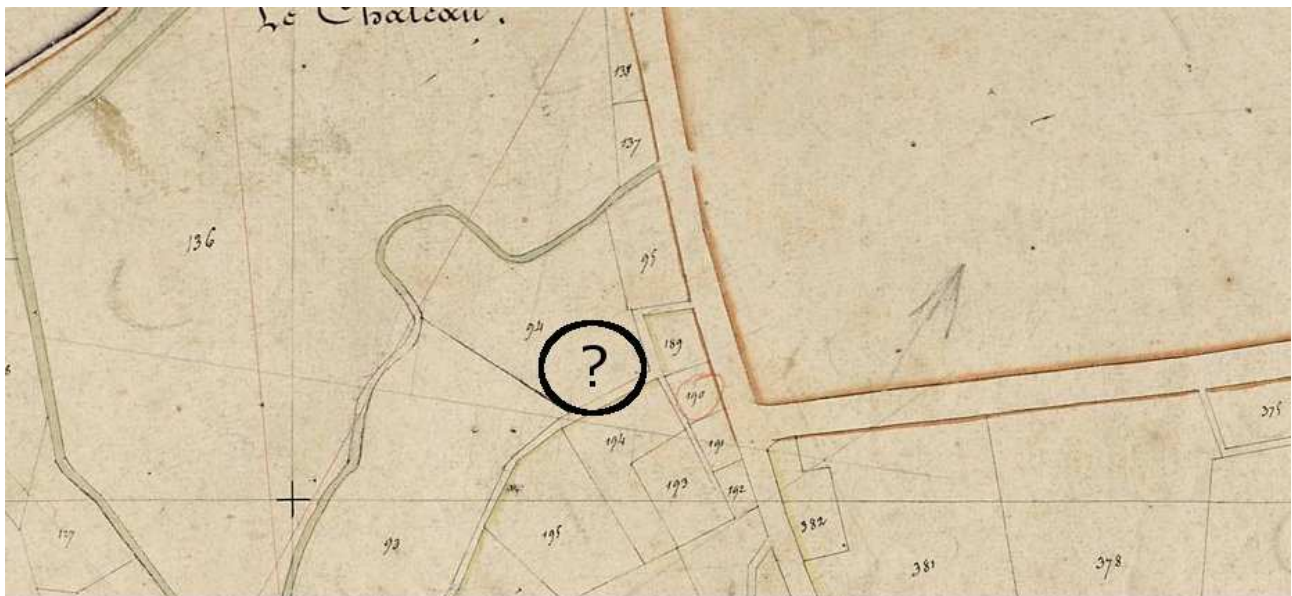
Section : Chamarat

Feuille n° G1

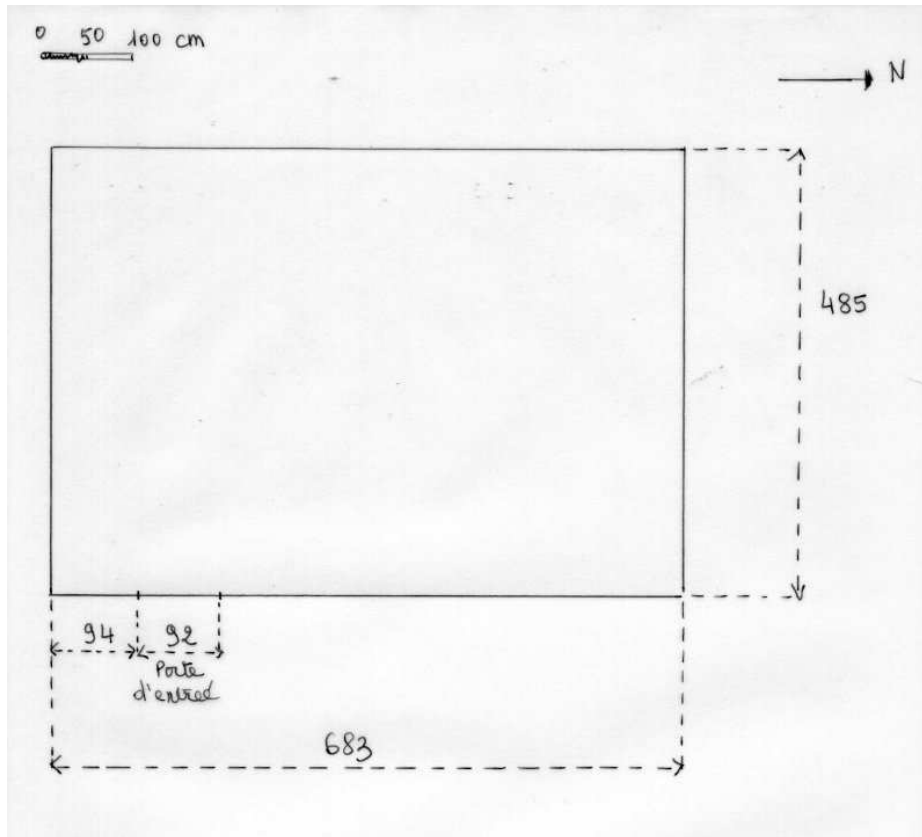
Parcelle : n° 94 ? - Superficie : Nature :

Propriétaire :

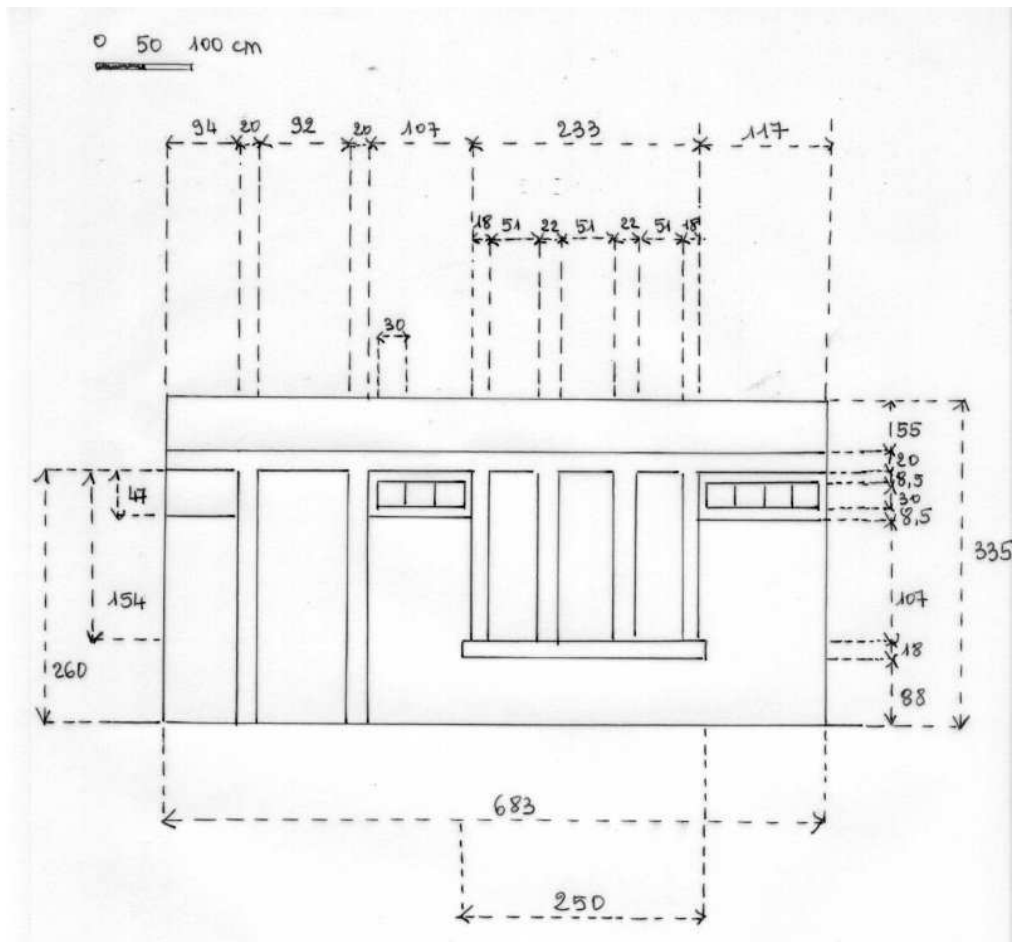
La physionomie du bourg a été complètement bouleversée, une première fois vers 1830, pour la construction de la route d'Angoulême qui traversait le bourg : des maisons et des jardins ont été coupés en deux pour réaliser la route ; et une deuxième fois vers 1860 pour la construction de la voie de chemin de fer Périgueux - Limoges. De ce fait, il est bien difficile de situer la gare du tacot sur le cadastre napoléonien, réalisé avant ces grands travaux.



DESCRIPTIF GRAPHIQUE

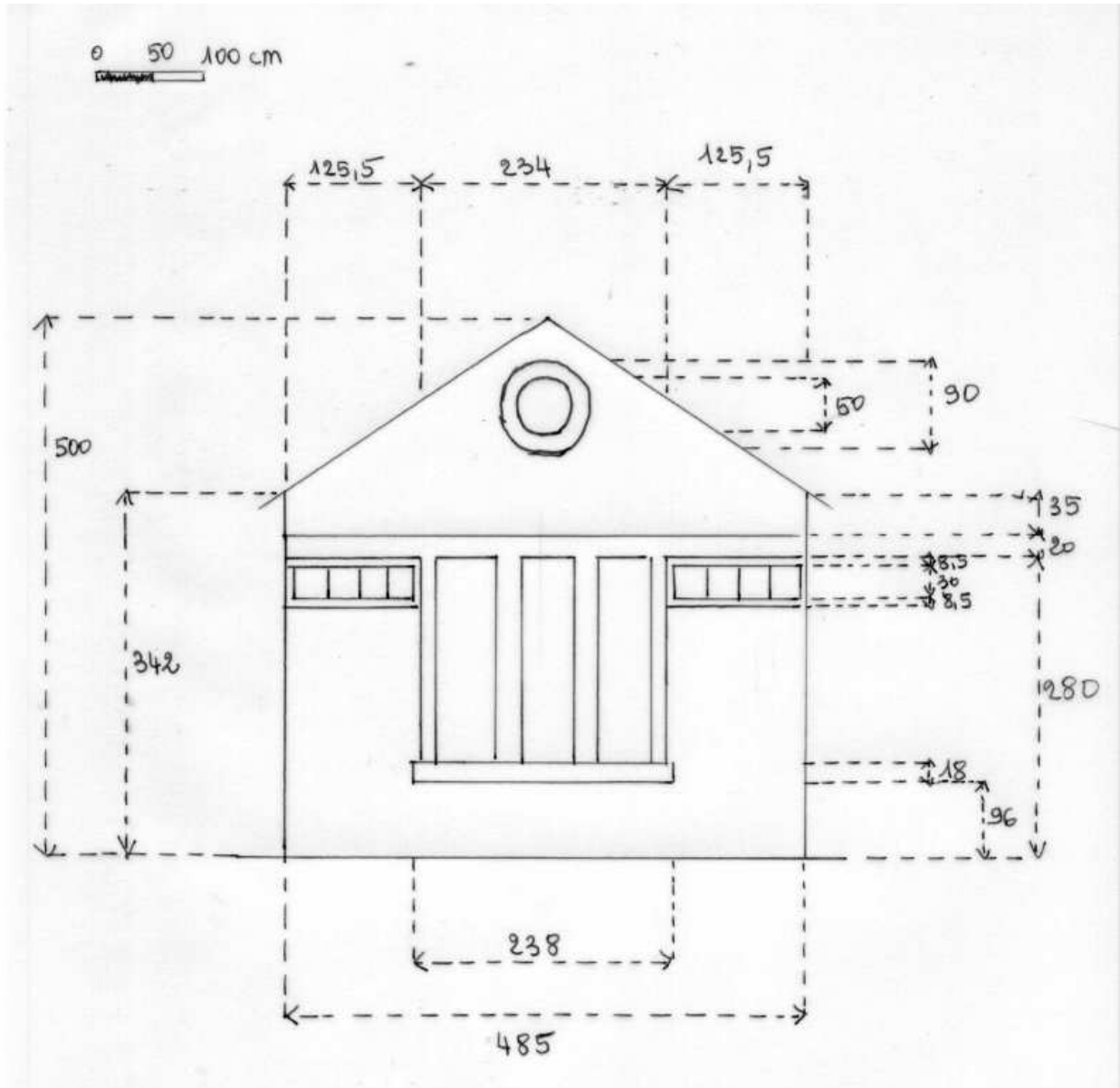


Plan



Mur goutterot est (façade sur la rue)

Murs pignons
(les deux sont identiques)



DESCRIPTIF ECRIT

La gare du « tacot » se trouve à l'entrée du bourg de Château-L'Evêque, entre la voie de chemin de fer Périgueux - Limoges et la route Périgueux - Brantôme, non loin du passage à niveau.

C'est un petit édifice de base rectangulaire, comportant sur le mur goutterot est, donnant sur la route, une porte et une fenêtre en trois parties. Au-dessus de cette fenêtre, on peut encore lire sur le bandeau de pierre l'inscription : CHÂTEAU L'EVEQUE.

Les murs pignons portent des fenêtres identiques, surmontées d'un œil-de-bœuf bordé de pierre.

L'appui des fenêtres est formé d'un bloc de pierre reposant sur un filet et un cavet. La face donnant sur la voie de chemin de fer est aveugle.

Les trois façades sont décorées de bandeaux de pierre calcaire (pierre de Chancelade) et de carreaux de céramique dont deux manquent.

Au-dessus des fenêtres et de la porte, et du bandeau de pierre supérieur, huit briquettes rectangulaires sont insérées dans le mur en formant un léger arc de cercle.

La toiture est faite de tuiles mécaniques. Chaque pente du toit est bordée de rives en terre cuite et leur sommet porte une tuile fronton ornée de volutes.

DESCRIPTIF PHOTOGRAPHIQUE



Situation générale



Vue du nord-ouest



Vue du sud-est



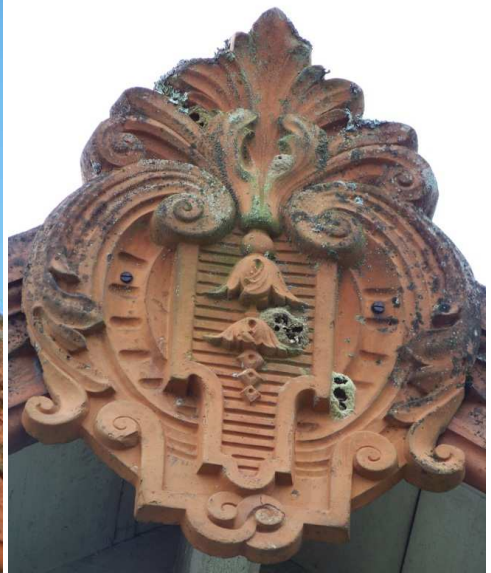
Inscription au-dessus des fenêtres de la face est



Détail de l'appui des fenêtres



La décoration en carreaux de céramique



Tuiles de rive fronton
(à gauche sud, à droite nord)



Ce qui reste du château d'eau qui alimentait en eau les locomotives

HISTORIQUE

On commença à parler de chemin de fer en Dordogne dès 1840. Après de longues réflexions et tractations, les premières lignes furent ouvertes : Coutras - Périgueux le 20 juillet 1857, Périgueux - Brive le 30 septembre 1860, Périgueux - Limoges le 26 août 1861. Sur cette dernière ligne, Château-L'Evêque se vit dotée d'une gare.

Dès 1853, un réseau départemental fut mis à l'étude. Différents projets furent élaborés, les uns avec des voies métriques, les autres avec des voies normales. C'est la loi sur les tramways de 1880 qui permit de concrétiser et le 20 août 1885 le Conseil général votait trois lignes départementales, confiées au baron Empain : Périgueux - Excideuil, Périgueux - Brantôme - Saint-Pardoux-la-Rivière et Périgueux - Vergt - Bergerac. Les deux premières étaient prioritaires et furent déclarées d'utilité publique le 21 décembre 1886.

Le 27 décembre de la même année, le conseil municipal de Château-L'Evêque se plaignit au préfet de ce que les concessionnaires de la ligne Périgueux - Saint-Pardoux, qui passait par leur commune, avaient établi « *leur station et leurs voies sur le territoire de la commune de Château-L'Evêque, sans enquête préalable et sans même en avoir avisé le maire de cette commune.* » Il avait réclamé au ministre des Travaux publics quelques travaux d'aménagement « *peu coûteux et très faciles à exécuter* », mais celui-ci, croyant que la commune remettait en cause le tracé de la ligne, repoussa leur demande. Très fâchés, le maire et les conseillers remirent leur démission au préfet. On ignore quelles suites furent données à cette affaire.

En tout état de cause, les choses avancèrent : la Société anonyme des Chemins de fer du Périgord (CFP) fut constituée le 21 mai 1887. Les travaux entre Périgueux et Château-L'Evêque avaient commencé en février. La pose des voies débuta le 14 mars 1888 et le 30 avril de cette même année, soit un mois et demi plus tard, le tronçon Périgueux - Brantôme ouvrait (voir articles de journaux).

La gare de Château-l'Evêque (BV = bâtiment voyageurs) était à peu près terminée. Toutes les gares étaient bâties sur le même modèle : un bâtiment rectangulaire simple, construit en moellons avec des parements en pierre de taille (calcaire de Chancelade) : devant la porte un petit quai découvert et à côté un réservoir d'alimentation en eau des locomotives de 20 m³ posé sur une tour en maçonnerie (cf. schéma).

La voie du tramway suivait la route nationale à travers le bourg de Château-l'Evêque et croisait la voie du chemin de fer Périgueux - Limoges à l'endroit du passage à niveau actuel.

Le trajet Périgueux - Château-L'Evêque (11 km) durait 40 minutes et coûtait 1,10 F en 1^{re} classe et 0,55 F en 2^e classe, soit 10 et 5 centimes/km. Selon le père Pommarède il en coûtait 1,5 centime/km pour un chien, 3 centimes pour un mouton ou une chèvre, 6 centimes pour un veau ou un porc et 15 centimes pour un bœuf.

Des réparations importantes (toiture, crépi, etc.) furent effectuées en 1925 pour une somme de 1637,45 F.

Le tacot rendit de grands services à la population, mais après la guerre de 1939-1945, la ligne devint déficitaire, des autobus furent mis en service en remplacement et la ligne fut définitivement fermée le 31 décembre 1948.

— On nous confirme que le service des tramways, entre Brantôme et Périgueux, commencera demain lundi, sans inauguration officielle. Nous publierons demain l'horaire des trains sur cette nouvelle ligne, avec l'indication des prix pour chaque station.

Annonce parue dans
l'Echo de Vézère du
30 avril 1888

L'ÉCHO DE LA DORDOGNE

Ligne de PÉRIGUEUX (place Francheville) à BRANTÔME

Prix des Places		STATIONS.	Train			Prix des Places		STATIONS	Train		
1 ^{re} CL.	2 ^e CL.		N° 51.	N° 53.	N° 55.	1 ^{re} CL.	2 ^e CL.		N° 52.	N° 54.	N° 56.
1 ^{re} CL.	2 ^e CL.	Place FRANCHEVILLE... Dép.	MATIN. 5 ^h 35	HAUT. 10 ^h 15	SOIR. 3 ^h 55	1 ^{re} CL.	2 ^e CL.	BRANTÔME... Dép.	MATIN. 8 ^h 15	HAUT. 1 ^h 15	SOIR. 6 ^h 20
30	15	Statue Montaigne	5 40	10 20	4 00	40	20	Moulin-de-Grenier	8 11	1 26	6 41
30	15	Séminaire	5 44	10 24	4 04	80	40	Valeuil-Bourdeilles	8 23	1 38	6 53
30	15	Ateliers (Orléans)	5 47	10 27	4 07	1 50	75	Puy-de-Fourches	8 45	2 00	7 15
30	15	Octroi du Toulon	5 50	10 30	4 10	2 00	1 00	Mesplier	9 05	2 20	7 35
50	25	Pont de la Beaumonne	5 57	10 37	4 17			Château-l'Évêque	9 15	2 30	7 45
60	30	Les Grèzes	6 00	10 40	4 20	2 20	1 10	Château-l'Évêque	9 18	2 33	7 48
70	35	Chancelade	6 04	10 44	4 24	2 60	1 30	Chancelade	9 29	2 44	7 59
1 10	55	Château-l'Évêque	6 15	10 55	4 35	2 70	1 35	Les Grèzes	9 33	2 48	8 03
1 30	65	Mesplier	6 20	11 00	4 40	2 80	1 40	Pont de la Beaumonne	9 37	2 52	8 07
1 90	95	Puy-de-Fourches	6 30	11 10	4 50	3 10	1 55	Octroi du Toulon	9 44	2 59	8 14
2 60	1 30	Valeuil-Bourdeilles	6 50	11 30	5 10	3 10	1 55	Ateliers (Orléans)	9 47	3 02	8 17
3 00	1 50	Moulin-de-Grenier	7 12	11 52	5 32	3 20	1 60	Orléans (voyageurs)	9 50	3 05	8 20
3 30	1 65	Brantôme	7 24	12 04	5 44	3 30	1 65	Place FRANCHEVILLE	10 00	3 15	8 30

Les prix portés sur le présent Tableau ne s'appliquent qu'aux trajets de ou pour Périgueux (Place Francheville).

Paru dans *l'Echo de Vésone* du 1^{er} mai 1888

de chronique locale.

Ainsi que nous l'avons annoncé et malgré les assertions contraires de *l'Echo*, l'inauguration de la ligne de tramways de Périgueux à Brantôme aura lieu demain 30 avril, à 5 h. 55 du matin. Les trains sur Brantôme monteront par les boulevards et reviendront par la place Francheville.

Sur cette section, les gares de Chancelade et de Château-l'Évêque sont à peu près terminées. Des jardins fort joliment dessinés par M. Casimir Périer, horticulteur à Périgueux, entourent ces bâtiments. Les gares de Puy-de-Fourches, de Valeuil et de Bourdeilles sont en construction. Les trains passeront sur la grande déviation de la Chabrierie, entièrement terminée à l'heure actuelle. Un dernier train d'essai fera le trajet aujourd'hui. Il y aura trois trains par jour à l'aller et au retour.

Le premier train, partant de Périgueux à

5 heures 55 du matin, arrivera à Brantôme à 7 heures 35. Le second train, partant de Périgueux à 10 heures 15 arrivera, à Brantôme à midi 15. Le troisième train, partant de Périgueux à 2 heures 55, arrivera à Brantôme à 5 heures 35. Les départs de Brantôme auront lieu à 8 heures, 1 heure 15 et 6 heures 30 pour arriver à Périgueux à 10 heures, 3 heures 15 et 8 heures 35.

Les stations ou haltes sont les suivantes : place Francheville, statue Montaigne, Séminaire, Ateliers (Orléans), Octroi du Toulon, Pont de la Beaumonne, les Grèzes, Chancelade, Château-l'Évêque, Mesplier, Puy-de-Fourches, Valeuil-Bourdeilles, Moulin-de-Grenier et Brantôme.

Le prix des places de Périgueux à Brantôme est de 3 fr. 30 en premières, et de 1 fr. 65 en secondes.

Voici en quels termes le *Journal officiel* enregistre les récompenses pour actes de cou-

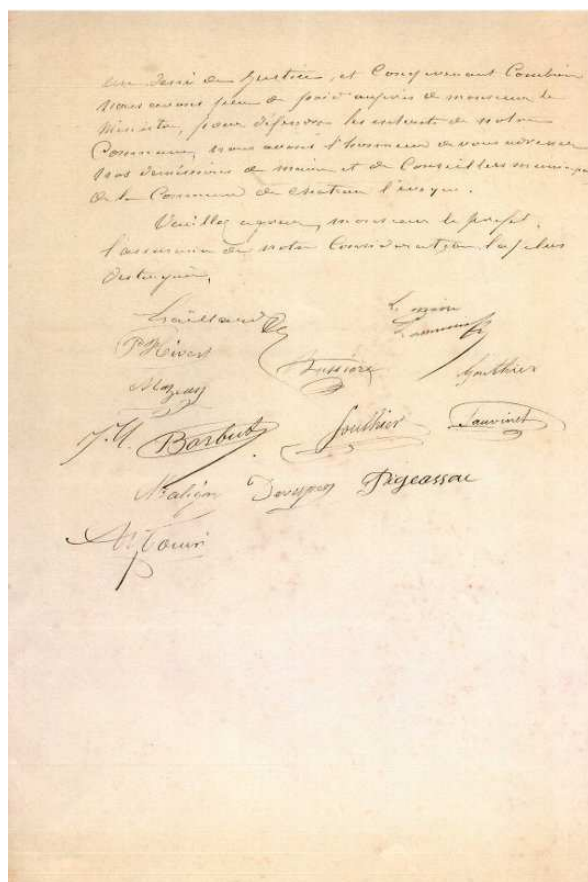
Paru dans *L'Avenir* du 30 avril 1888

Sources orales :

- Monsieur Serge Daugiéras, maire de Château-L'Évêque

Sources écrites :

- *La vie de Château*, n°43, année ?
- *L'Avenir* 30 avril 1888 AD24, 2 Mi 155
- *L'Echo de Vésone* 29, 30 avril, 1er et 2 mai 1888, AD24, PRE 417
- AD24, S 1554
- Archives municipales de Château-L'Évêque
- Georges Thomas, *Les chemins de fer d'intérêt local en Dordogne*, in *Chemins de fer régionaux et urbains*, N° 257, 1996/5
- Pierre Pommarède, *Le Périgord oublié*, Ed. Fanlac, 1977



Dans l'arrondissement de *Brigue* _____ chef de commune

de *Château-L'Evêque* ;

Et dans l'arrondissement de _____ chef de commune

été préfectoral du 13 août 1888
désignant le territoire de la
commune de Château-L'Evêque
comme devant être traversé par le
chemin de fer.

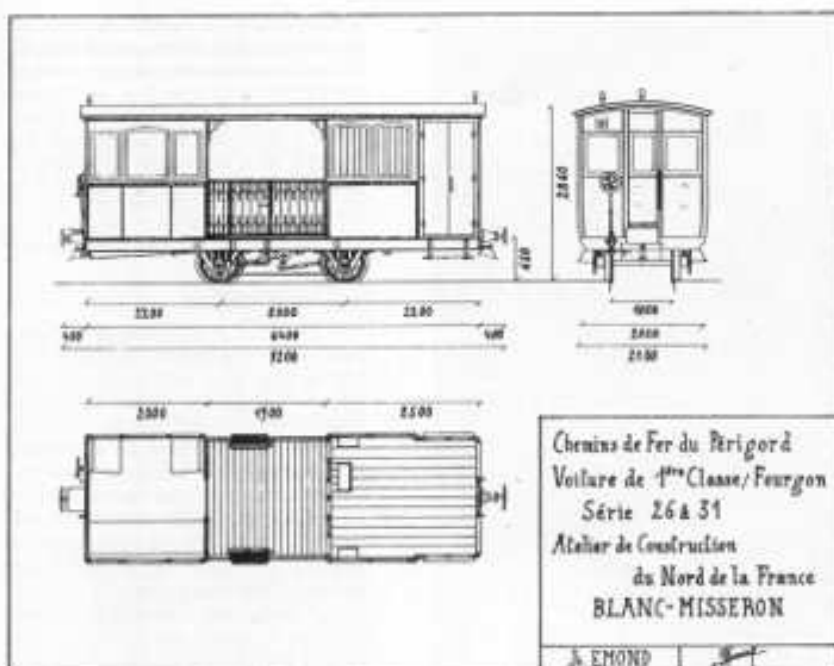
ARTICLE 2. — Le présent arrêté sera publié à son de trompe ou de caisse dans chacune des communes ci-dessus désignées, et y sera affiché, tant à la principale porte de l'église qu'à celle de la mairie, par les soins et à la diligence de MM. les Maires. Il sera, en outre, inséré dans le journal l'*Avant de la Douane*, _____ lequel se publiera à *Brigue*.

Fait et arrêté à *Brigue* _____ en l'hôtel de la Préfecture,
le *13* *août* 1888

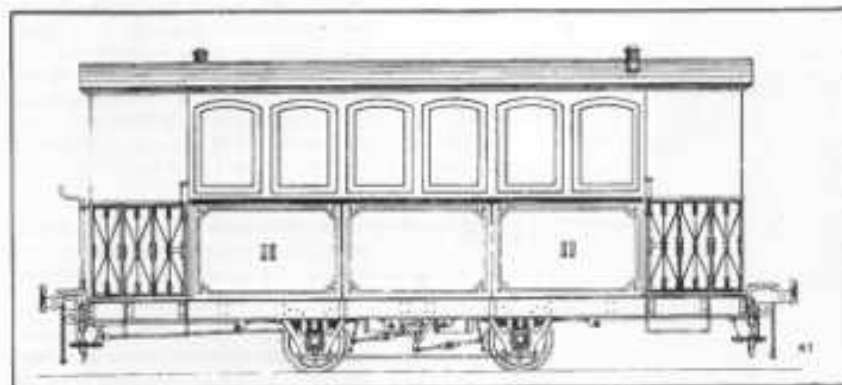
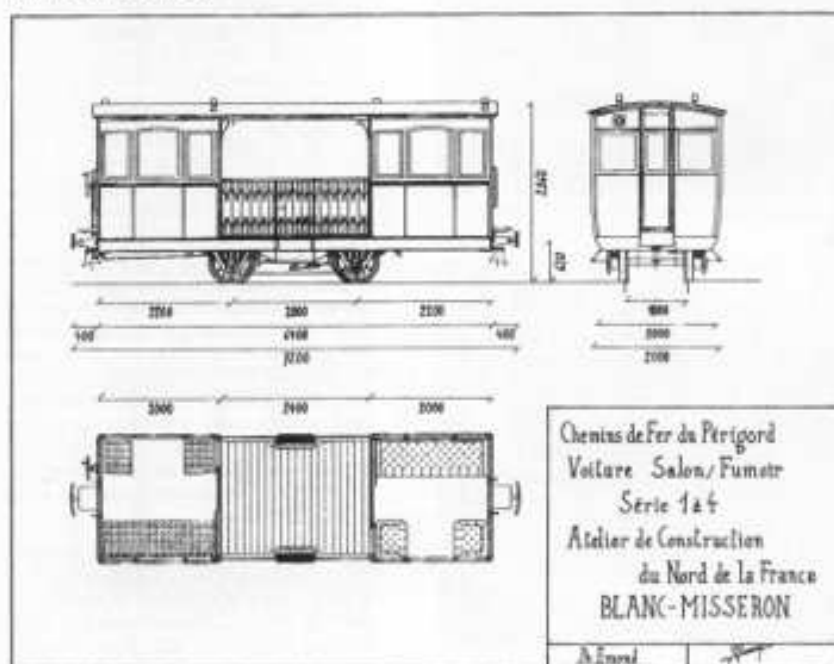
Le Préfet de la *Douane*.
Signé : *P. Fournier*

Pour ampliation
Le Secrétaire général
P. Fournier

INSTRUMENT DE DÉPÔT
DÉPARTEMENT DE LA
PRIMAIRE
1888



Plans d'une voiture mixte 1ère classe-fourgon série 26 à 31 et d'une voiture salon-fumoir série 1 à 4 des CFP. (Dessins J. Emond).



Plan en élévation d'une voiture de 2^e classe série 51 à 65 CFP (dessin de M. Turpin)

Paru dans *Chemins de fer régionaux et urbains* n°257 1996/5

Gare de CHATEAU L'EVÊQUE			
Réparations au B.V. exécutées en 1925			
Maçonnerie et Plâtrerie			
Réparation en enduit l'extérieur	30	1.50	45.00
interieur	18	6.00	108.00
Croûissage tyrolien	9	8.00	72.00
Ferrure l'épandage des murs au plâtre	2.40	2.00	4.80
Enduit et raccords au plâtre murs	12.60	5.00	63.00
" " au plafond	8.70	3.00	26.10
318.90			
Couverture et Zinguerie			
Dépose et repose de tuiles mécaniques	49.50	1.50	74.25
" " Faîtage	7.50	2.00	15.00
Sûlin au mortier	13.20	1.25	16.50
Fourniture et pose de tuiles mécaniques	13.	0.70	9.10
" abouts rives	3	12.00	36.00
" tuiles faîtères	4	1.20	4.80
" 2 dauphins	2	25.00	50.00
" tuyau descente	2.68	13.00	34.84
Réparation d'un tuyau descente	1.90	3.00	5.70
Dalle nantaise	15	3.00	45.00
291.19			
Menuiserie			
Baguettes 1/2 rondes en bois du Nord	3.50	2.00	7.00
Petit bois pour croisées	0.43	5.00	2.15
Donné du jeu à la porte d'entrée et aux 5 croisées	4	2.50	10.00
Réparation serrure porte d'entrée	1	7.00	7.00
26.15			
Peinture et Vitrierie			
Verre 1/2 double	0.96	15.00	14.40
Badigeon à 2 couches plâtre	39.97	1.00	39.97
Peinture à l'huile grille			
Fer des croisées 3 couches	2.72	6.00	16.32
Peinture à l'huile 1 couche	14.03	3.00	42.09
" " 2 couches	64.76	4.00	259.06
371.84			
A reporter:			1008.08

Travaux compris dans la Facture
Marceau ci-jointe
du 10 Janvier
1926
s'élevant à
1637.26

Facture des travaux effectués à la gare en 1925

Gare de CHATEAU L'EVÊQUE (Suite)			
Travaux supplémentaires exécutés en 1925			
Peinture inscription "Château l'Evêque"	14	2.00	28.00
Peinture scubassement extérieur à 3 couches	7.96	4.00	31.84
Peinture lentilles d'Aiguilles	3	4.00	12.00
Filets blancs sur briques	21	0.50	10.50
Scellement de carreaux faïence	100	0.25	25.00
Une couche supplémentaire de badigeon	63.93	0.75	47.90
1 Couche peinture sur porte et croisées	10.53	2.00	21.00
175.34			
Peinture du Château d'eau			
2 couches dont une au minimum pour l'intérieur	30.85	6.00	183.18
Graissage à l'huile de l'intérieur	30.53	0.60	18.31
Peinture de l'extérieur à 2 couches gris fer	82.13	4.00	328.52
540.01			
A déduire rabais de 5%			1723.43
			86.17
Reste à Compter			1637.26
			81.86
Total			1719.12

Travaux compris dans la facture
Marceau ci-jointe
du 10 Janvier 1926
s'élevant à
1637.26

Lu pitit tren de Brantôme

Autreis cops, per se permenâ
La gent n'eran pas ta preissas
E qu'erâ ped, lu pus souvent
Que nâven veire lurs parents
Mas un jour co fuguet chanjâ :
L'un veguet sur de les railhas,
Roulâ, lu lounq de los routas
De pitats voitures

Refren

Au pais de Brantôme,
Passav'um pitit tren
Un pitit tren bounome
Que vian lu tems.
E l'en sei lous tournava,
L'er mâti, ious menav
A la vilo coun tenis
E l'en-sei lous tournava
Tout dous, Tout douçamen.

De Saint-Pardoux, jurqu'à Valei
Nâvo sei bru, qu'er un plasei,
Mas per mountâ l'ouvias bufâ
Doù Mas jurqu'à Pey-de-Fourchas.
Dins lu Grand-Cliâù, per davalâ,
Fasio semblant de s'emballâ,
Mas àu Mesplier, bien gentamen
Tournav' esseplasent.

A Périgueux, tranquilamen
Boueidavo tout soun charjamen
E se poûsavo, tout lu jour,
Per ess'en tren per lu retour.
Pertant, quand li foulïo tournâ
Sur Saint-Pardoux, lu sei ribâ,
Qu'ero pas seistournâ bufâ
Jurqu'à Pey-de-Fourchas.

J. Morellet

Cité dans *Le Périgord oublié* d u père Pierre Pommarède, aux Editions Pierre Fanlac.

Le petit train de Brantôme

Autrefois pour se promener
Les gens n'étaient pas pressés
Et c'était à pied, le plus souvent,
Qu'ils allaient voir leurs parents.
Puis un jour ce fut changé
Et l'on vit sur des rails
Rouler le long des routes
Des petites voitures.

Refrain

Au pays de Brantôme
Passait un petit train,
Un petit train bonhomme,
Qui allait pour ceux
qui avaient le temps
Le matin il les emmenait
à la ville contents
Et le soir il les ramenait
Tout dou, tout doucement

De Saint-Pardoux jusqu'à Valeuil,
Il roulait sans bruit et c'était un plaisir,
Mais pour monter on l'entendait souffler
Du Mas jusqu'à Puy-de-Fourches.
Dans le Grand Clos pour descendre
Il faisait semblant de s'emballer
Mais à Mesplier, bien gentiment,
Il revenait assez plaisant.

A Périgueux tranquillement
Il vidait tout son chargement,
Se reposait tout le jour
Pour être prêt pour le retour.
Pourtant quand il fallait revenir
Sur Saint-Pardoux, le soir venu,
Ce n'était pas sans souffler
Jusqu'à Puy-de-Fourches.

Traduit par Pierre Aymard pour *La vie de Château* n° 43

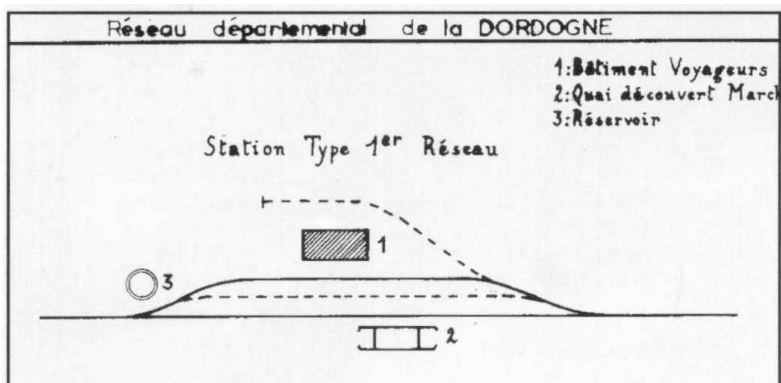


Schéma des gares du réseau CFP
(sur lequel a été construite celle de
Château-L'Evêque)

Dessin de J. Emond dans *Chemins
de fer régionaux et urbains* N° 257,
1996/5

DEVENIR DE L'ÉDIFICE**OBSERVATIONS ET SUGGESTIONS DU RÉDACTEUR**

Le bâtiment est inutilisé depuis longtemps ; il a servi de cabane de chantier lorsque la commune a réalisé l'assainissement du bourg. Les murs n'ont pas l'air en trop mauvais état, mais certaines tuiles du toit sont abîmées.

RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS**Noms et prénoms des rédacteurs**

Catherine Schunck, avec l'aide de François Schunck

Dossier achevé le : 11 février 2011

Date de dépôt au C.A.U.E.