

Brantôme le petit train

Brantôme - Saint-Pardoux - 1891-1949

De Périgueux à Saint-Pardoux, 54 km, via Brantôme qui en était la grande gare intermédiaire.

Dans les 18 communes de la vallée de la Dronne se tenaient annuellement 87 foires et 248 marchés.

Cette activité commerciale reconnue dès le 18 avril 1877 permit de classer la construction de cette ligne d'utilité publique. Les plans d'ensemble et l'avant projet de cette ligne de tramway soumis à la signature de Jules GRÉVY, Président de la République, ont obtenu le 7 janvier 1886 un décret de concession à la société du baron Édouard Empain. C'est en 1891 que la ligne fut ouverte au trafic ferroviaire et exploitée par la société anonyme des chemins de fer du Périgord, Fermée en 1949, elle était devenue en 1921 propriété du département de la

Dordogne, gérée par les chemins de fer départementaux. A Brantôme même, le passage du "Petit train" demandait des aménagements. L'élargissement de la chaussée entraîna démolition et recul des habitations au quartier Saint-Roch et au quartier des Barris, l'agrandissement de la porte des réformés, l'alignement de la façade des falaises par l'abattement des fronts de taille. Un tunnel, construit sous une maison, permettait au train de sortir de Brantôme. Une chanson, "Le Petit Train de Brantôme", écrite par M. Morlet sur un air de "Vielha Valsa", perpétue cette époque : elle est toujours chantée dans les banquets et autres réunions.

(Voir le texte en occitan et en français sur les panneaux ci-contre)



Le "tacot" s'apprête à franchir le tunnel vers Saint-Pardoux. Le chef de gare surveille le départ. À côté de lui, une charrette à bras, chargée des colis à distribuer. Au premier plan, le chien, indifférent, tourne le dos.



Témoins de l'activité ferroviaire de Brantôme, devant la gare, un wagon de blocs de calcaire et un wagon à bestiaux ; contre le muret, tonneaux du bon vin de Brantôme, remplacés en automne par des noix et des châtaignes.



Les quatre voies justifient le classement de Brantôme comme "grande gare".
Au fond, la maison percée par le tunnel ferroviaire.
En 1949, la maison et son tunnel disparurent, pour faire place à la route actuelle.



Au premier plan, le château d'eau, des wagons chargés de grumes pour la coupe, le sciage et la papeterie, bois de tanin et carassonnes pour les piquets de vigne.
Rive gauche, des clapiers, témoins de l'élevage en plein bourg. Sur la Dronne, une barque attend le pêcheur de truites.