

**SUJET(S)**

Réseau des carrières de granit du Maupuy



**LOCALISATION**

Code INSEE – Commune(s)

23208 – Saint-Léger-le-Guérétois  
23245 – Saint-Sulpice-le-Guérétois



Creuse



**SECTION(S) DE LIGNE(S)**



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
23137.02N	702 000	MOURIOUX VIEILLEVILLE - Vieilleville Gare > GUERET - Gare	1864	En service
23208.01M	/	SAINT LEGER LE GUERETOIS – Grande Carrière > SAINT LEGER LE GUERETOIS – Petite Carrière	1920	≤ 1966
23245.01M	/	SAINT SULPICE LE GUERETOIS - Le Maupuy Dépôt de Pavés > SAINT LEGER LE GUERETOIS - Carrière Marceau	1912	≤ 1966
23245.02M	/	SAINT SULPICE LE GUERETOIS - Le Maupuy Quai D914 > SAINT LEGER LE GUERETOIS - Carrière Denève	1913	≤ 1966
23208.TM1	/	SAINT LEGER LE GUERETOIS - Le Maupuy Carrière Grande Carrière > SAINT SULPICE LE GUERETOIS - Le Maupuy Embarcadère	≥ 1935	≤ 1992
23208.TM2	/	SAINT LEGER LE GUERETOIS - Le Maupuy Carrière Marceau > SAINT SULPICE LE GUERETOIS - Le Maupuy Embarcadère	≥ 1935	≤ 1992

**PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE**



**SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET**

- Les Hommes des Carrières du Maupuy [Gallica.bnf](#)
- Les Hommes des Carrières du Maupuy [Riboulet.info](#)
- Revue économique du Centre-Ouest – Les carrières du Maupuy, en Creuse - 1934 [Galica.bnf](#)
- Cartes Postales Anciennes du Maupuy [Stleger.info](#)
- Photos haute définition – Archives départementales de la Creuse [Archives.creuse](#)

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

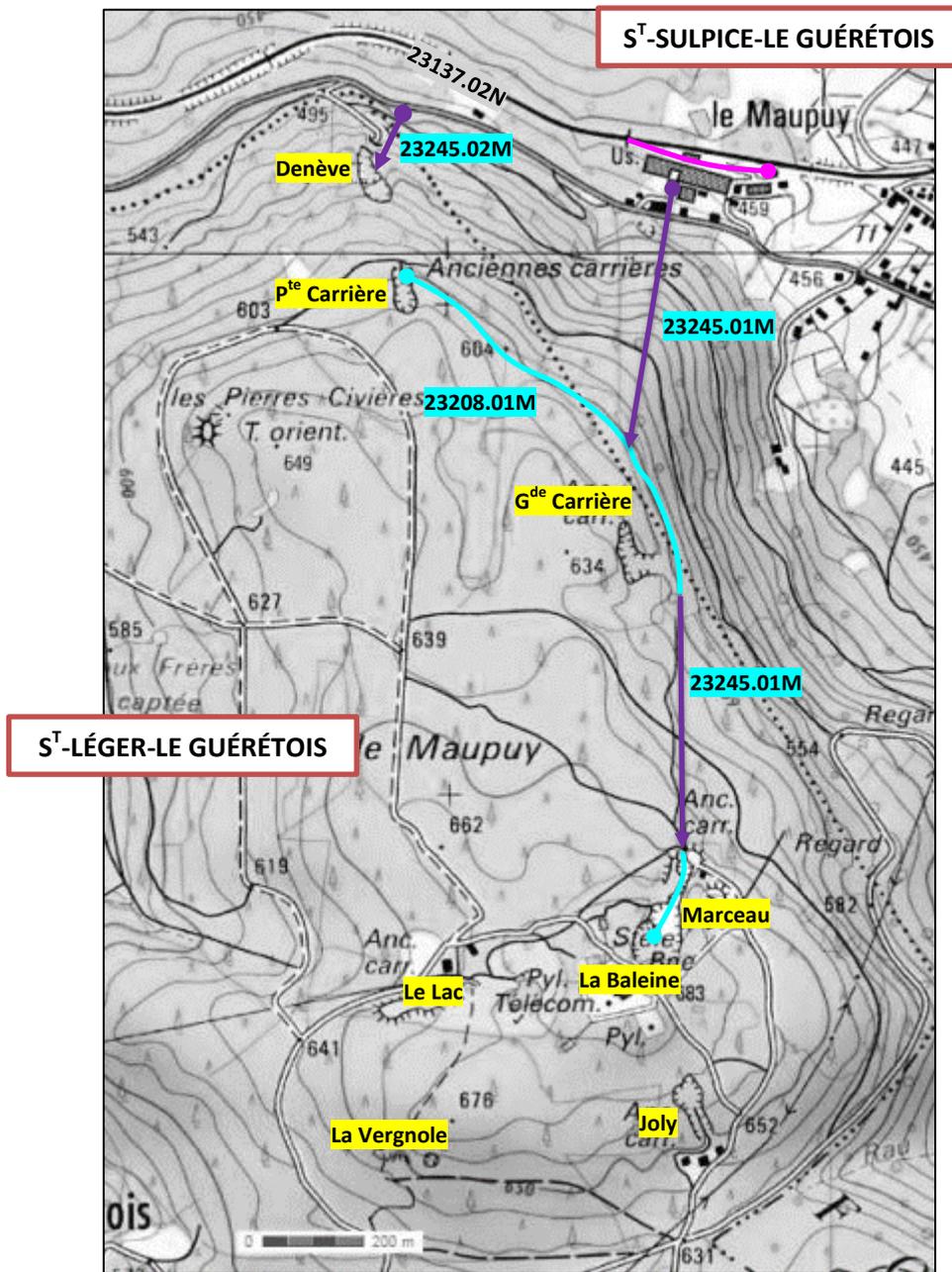
[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés 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



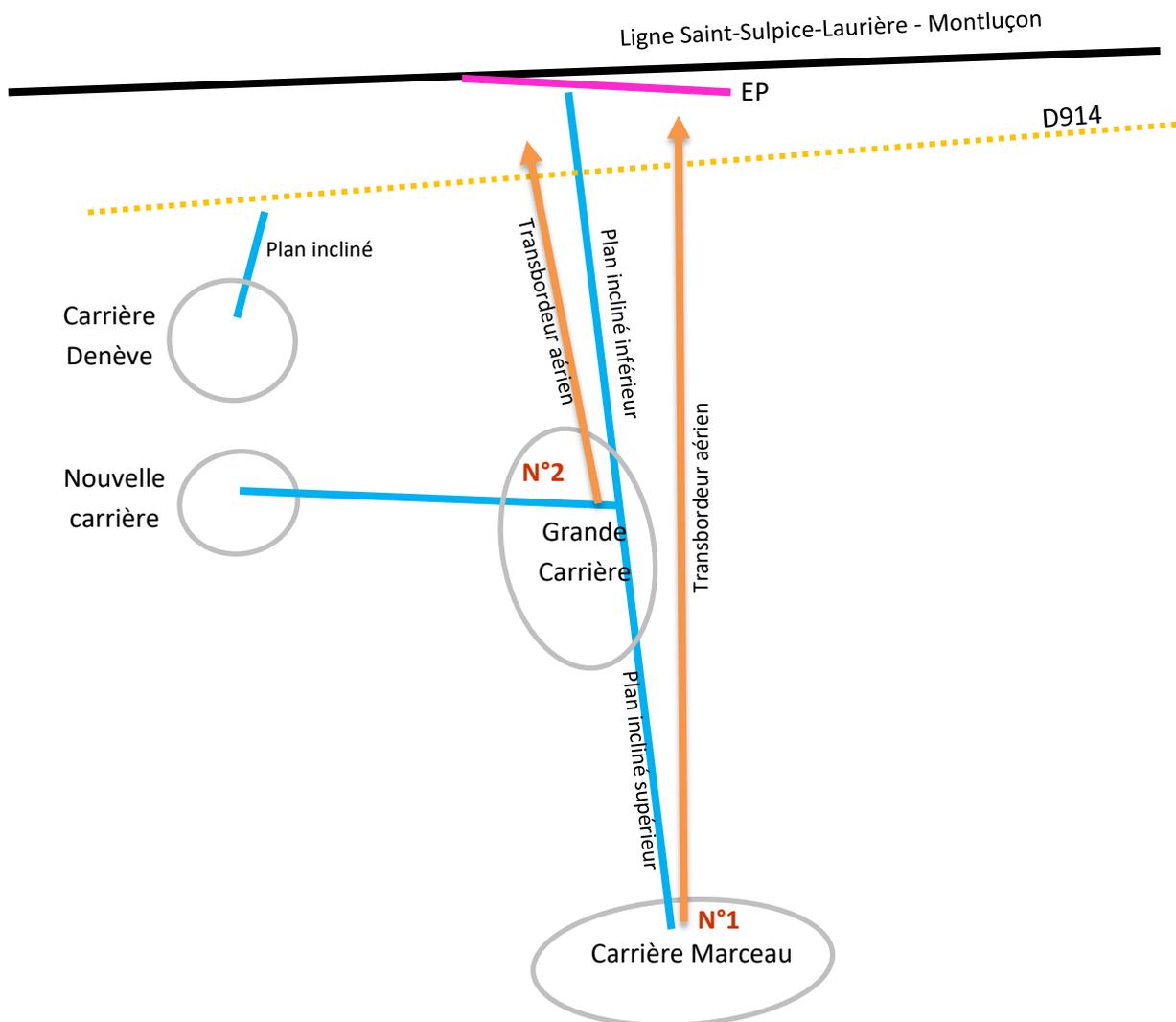
Afin de ne pas surcharger la carte, les transbordeurs aériens ne sont pas indiqués.

## PRESENTATION

Le Maupuy est une montagne granitique située à l'ouest de Guéret. Les premières extractions commencent vers 1866 à la demande de la C<sup>ie</sup> du PO. L'exploitation moderne débute en 1912. Les carrières produisent principalement des pavés. Après un rendement maximum entre 1923 et 1958, l'exploitation cesse en 1992.

La majorité des carrières de granit disposaient de réseaux du type Decauville. La société la plus importante disposait d'un dépôt avec embranchement particulier se raccordant à la ligne de la C<sup>ie</sup> du PO.

Le schéma ci-dessous synthétise les principaux moyens de transport.



La présente fiche est décomposée en 3 chapitres :

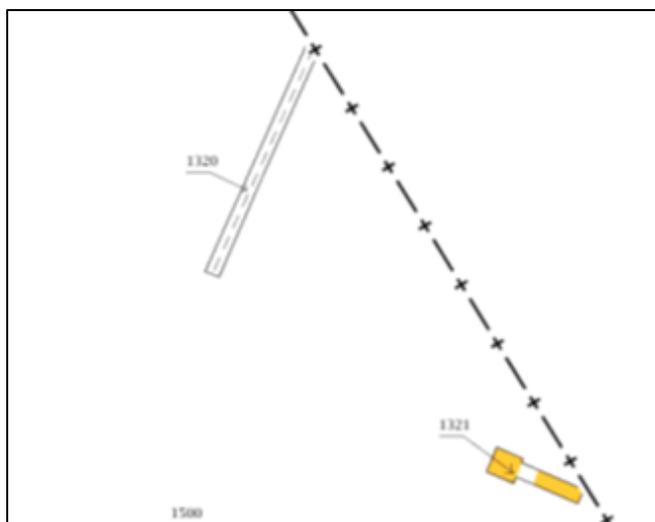
- La carrière Denève ;
- Les carrières et le dépôt de la *Société Anonyme des Carrières de Granit du Massif Central* ;
- Les autres carrières.

## LA CARRIERE DENÈVE (1913-1967)

A la demande d'Alexandre LECLUSE, entrepreneur installé à Nanterre, l'exploitation de cette carrière débute en 1913, sous la direction d'Auguste DENEVE. De cette carrière ont été taillés des pavés pour les voies, les quais et les gares du métro, le pavement des chaussées, les bordures de trottoirs. Un plan incliné de 200 m permettait à des wagonnets de transporter les produits finis jusqu'à la route. En 1935, à la suite du dépôt de bilan de l'entreprise Lécluse, Auguste DENEVE rachète les droits et, avec une vingtaine d'ouvriers, crée la *Société des Granits de la Creuse*. La carrière est vendue en 1966-1967.



Sur l'extrait de carte IGN ci-dessus, la flèche mauve correspond à l'emplacement du plan incliné (flèche dans le sens de la montée). Celui-ci est également pointé par la flèche rouge ci-contre et indiqué sur le cadastre ci-dessous (parcelle 1320). On peut noter la présence d'un petit tunnel parallèle permettant d'accéder à la carrière.



En 1973 (ci-contre), la végétation commence à masquer le site, mais l'arche du tunnel (ellipse) est parfaitement visible à gauche de la trace du plan incliné.

De nombreux vestiges sont encore visibles.



La carrière photographiée en 2023



Section de rail et bennes sur l'ancien plan incliné



Gros plan sur les vestiges.



Les rails à l'approche de la route et du quai de chargement.



Aujourd'hui, le quai est toujours visible au bord de la D914 (ci-dessous).

Lien Street View:

<https://goo.gl/maps/Ev6VZeLwPQQY6Jrz8>

## LES CARRIERES ET LE DEPOT DE LA S.A. DES CARRIERES DE GRANIT DU MASSIF CENTRAL

### Présentation

La première carrière, dite carrière **MARCEAU**, est ouverte en 1912 par les frères Louis et Jean-Baptiste MARCEAU. En 1920, elle est rachetée par la *Société Anonyme des Carrières de Granit du Massif Central*. Cette société est dirigée par un anglais, M. PERCEVAL. Elle exploite la **GRANDE CARRIERE**<sup>1</sup> depuis 1920 et la **PETITE CARRIERE**<sup>2</sup>. En 1935, l'exploitation est reprise par les *Carrières du Centre de la France* avec comme directeur, l'allemand HERMANN. L'exploitation de la carrière Marceau<sup>3</sup> cesse en 1966 pour laisser la place à un réémetteur de télévision.

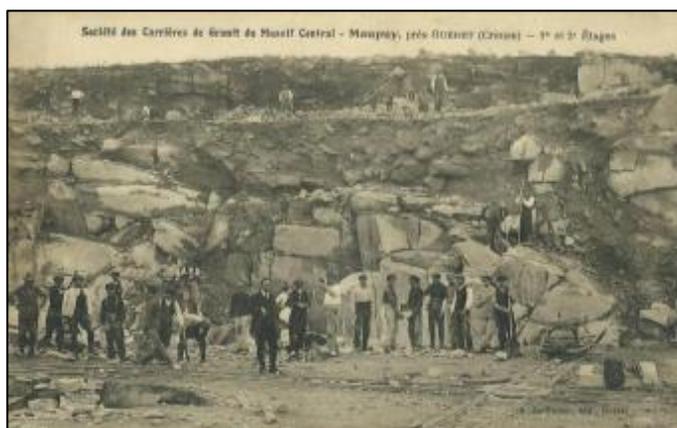
La *Société Anonyme des Carrières de Granit du Massif Central* dispose de gros moyens et va mettre en œuvre un important réseau ferroviaire et des transporteurs aériens. Elle dispose d'un dépôt de pavés raccordé à la ligne de Montluçon à Saint-Sulpice-Laurière<sup>4</sup>.

### Les carrières

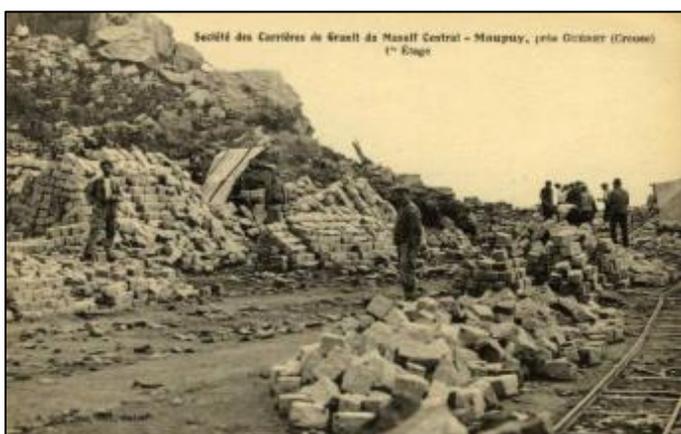
Les photos suivantes sont toutes consacrées aux carrières de la *S.A. des Carrières de Granit du Massif Central*.



Vue générale du bas de la carrière



1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> étage



1<sup>er</sup> étage



1<sup>er</sup> étage – Les épinceurs

<sup>1</sup> Aussi nommée « carrière des Anglais » ou « carrière Perceval ».

<sup>2</sup> Aussi nommée « Nouvelle Carrière ».

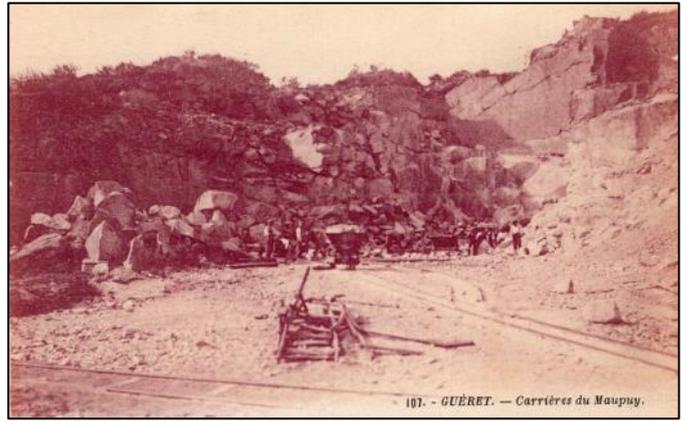
<sup>3</sup> Exploitée alors.

<sup>4</sup> La section de Busseau-sur-Creuse (gare) à Saint-Sulpice-Laurière a été mise en service le 21 novembre 1864.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



4<sup>ème</sup> étage



La grue ci-contre a été mise en service pour exploiter la Petite Carrière dite « la Nouvelle ».

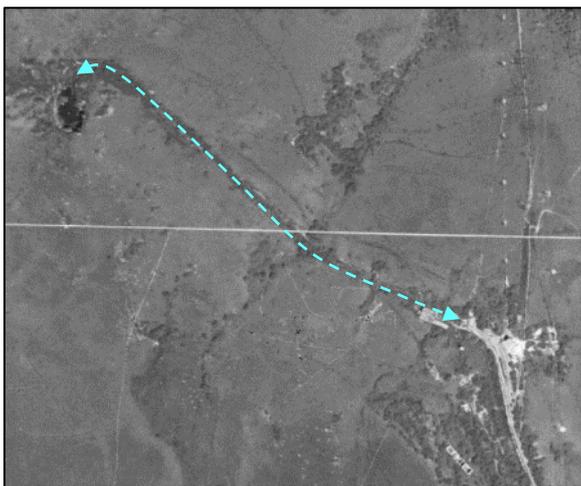
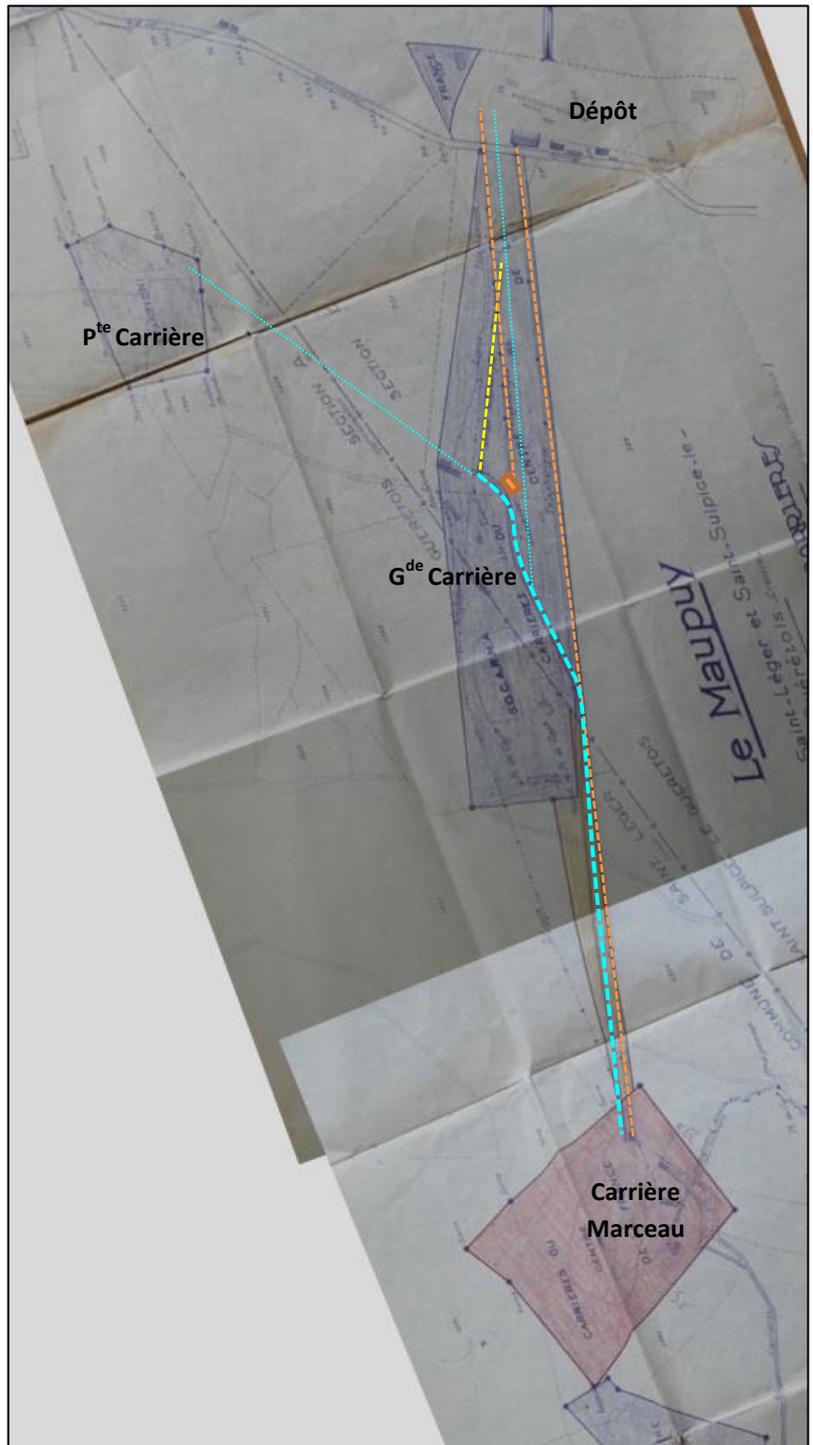
### Les plans inclinés

Deux ou trois plans inclinés permettaient de descendre les pierres des carrières jusqu'au dépôt.

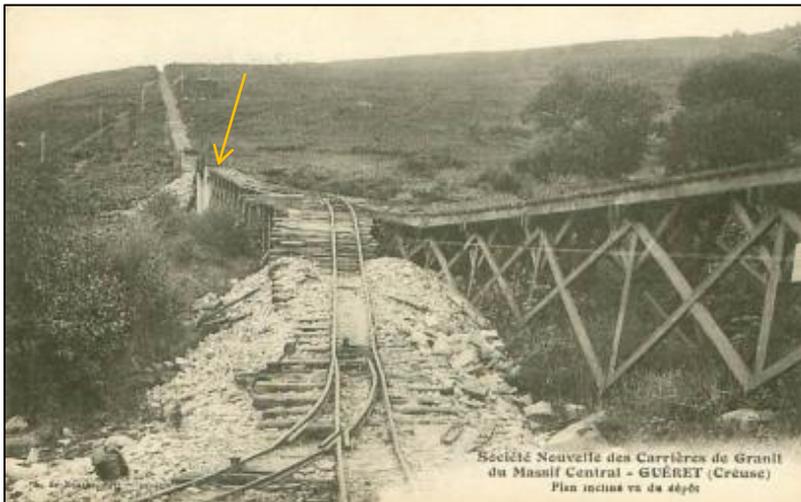
Le plan ci-contre, daté des années 1950, indique l'emplacement des différentes concessions accordées à la *Société des Carrières du Centre de France*.

Les anciennes liaisons ferroviaires sont indiquées par des pointillés bleus. Les tirets de couleur orange indiquent les tracés des transporteurs aériens, notés téléphériques. Les tirets de couleur jaune indiquent le tracé d'un « ancien téléphérique ». Le rectangle orange indique l'emplacement du concasseur de la Grande Carrière.

A cette période, la Petite Carrière est exploitée par l'italien STANZIONI qui exploite également la carrière Marceau. Seule la liaison ferroviaire entre la carrière Marceau et la Grande Carrière est indiquée sur ce plan (tirets bleus épais).



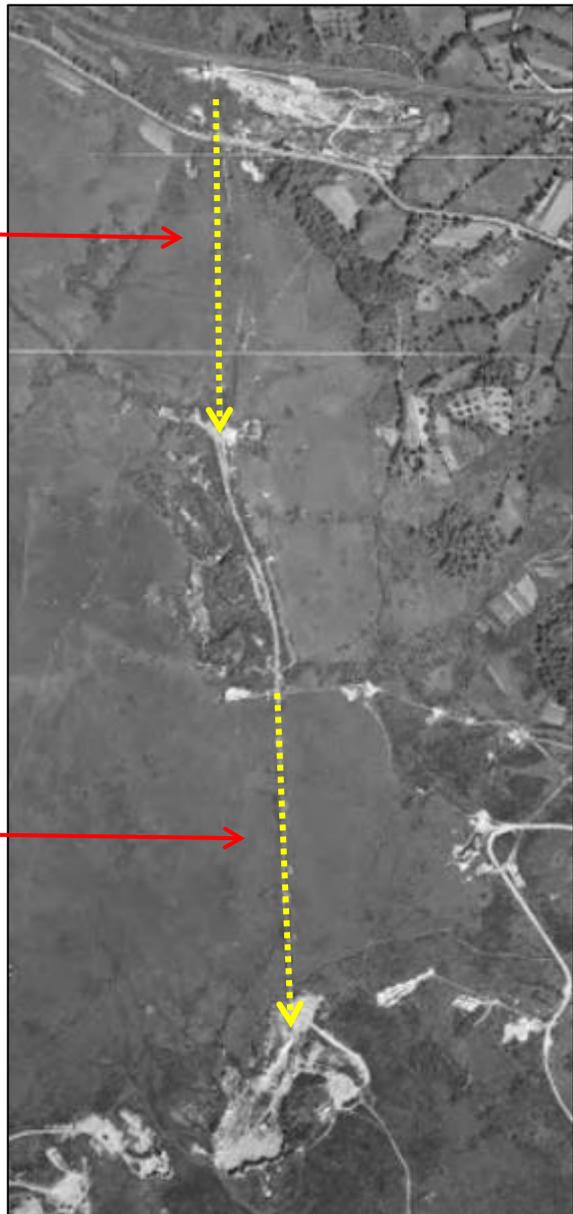
Ci-dessus, la liaison entre la Petite Carrière (à gauche) et la Grande carrière (à droite).



Ci-dessus, le plan « inférieur » vu depuis le dépôt.  
A noter le pont sur la D914 (flèche orange)



Ci-dessus et ci-dessous, le plan « supérieur ».  
A noter là aussi, un pont. Voir fiche IPVD n°[23208.04A](#)

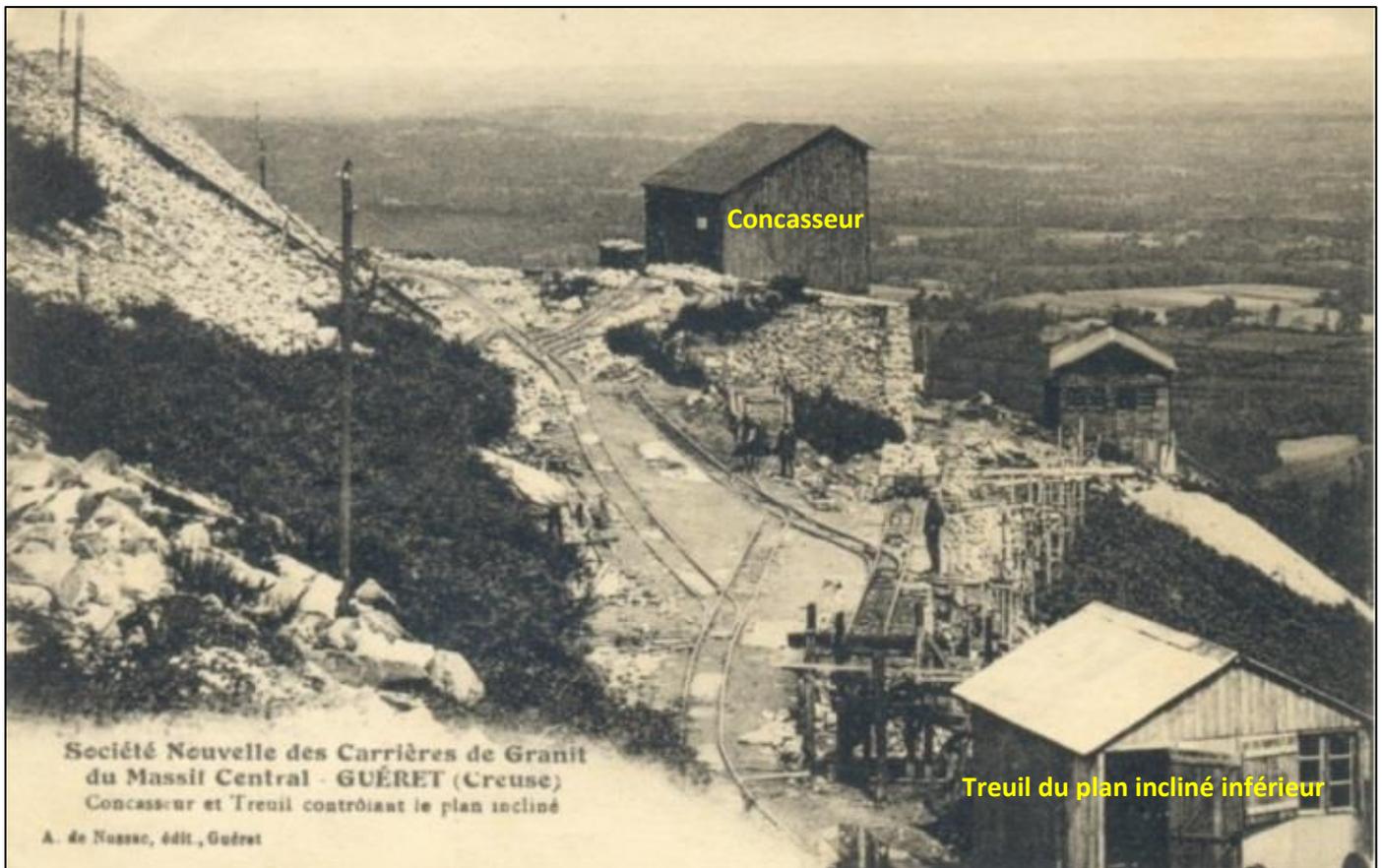


La flèche rouge ci-contre pointe la toiture du concasseur visible page suivante.

Le premier plan mesurait environ 800 mètres pour une inclinaison moyenne d'environ 17,5%. Le second plan mesurait environ 500 mètres pour une inclinaison moyenne d'environ 10,5%.

La longueur totale de cette première portion de ligne atteignait environ 1,4 km.

Ci-dessous, la gare de départ du plan incliné inférieur avec le concasseur de la Grande Carrière. La voie du plan incliné passe entre les deux bâtiments. La voie partant sur la gauche se dirige vers la Petite Carrière.



Ci-contre, le concasseur photographié quelques années plus tard du côté opposé. Il produisait soit du sable, soit des gravillons, soit de la pierre concassée pour les routes. Noter le tamis tournant au-dessus des trois trémies.

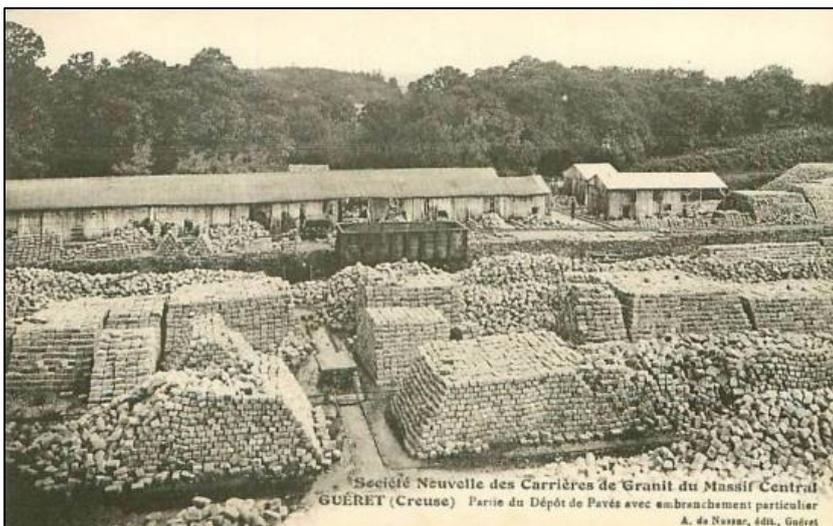
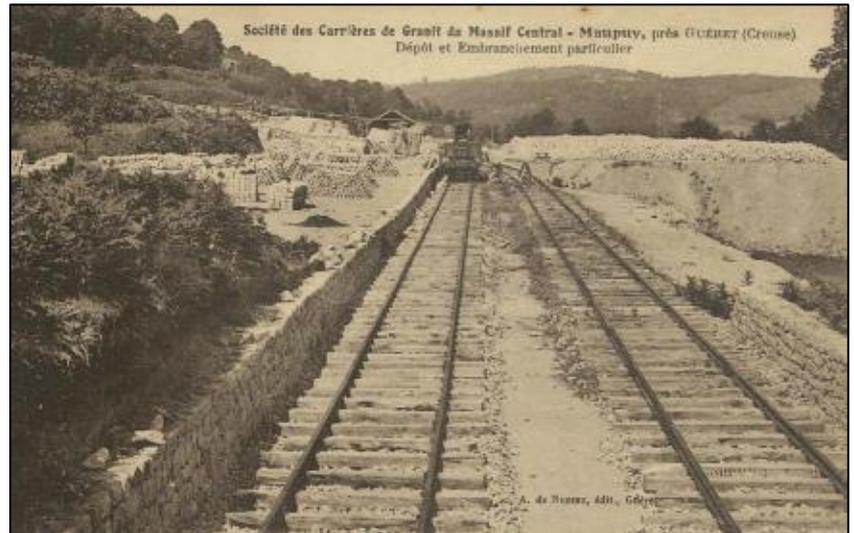
A partir de 1935, deux transporteurs aériens remplacent progressivement les plans inclinés (voir fiches [23208.TM1](#) et [23208.TM2](#)).

### Le dépôt

Le dépôt de pavés disposait d'un embranchement particulier. Il est approximativement matérialisé en rose, sur la vue de 1973 ci-dessous.

Même s'il n'est pas visible sur les cartes postales, il est possible que le bâtiment situé à l'extrême droite (déjà présent en 1950), servait d'abris à un locotracteur.

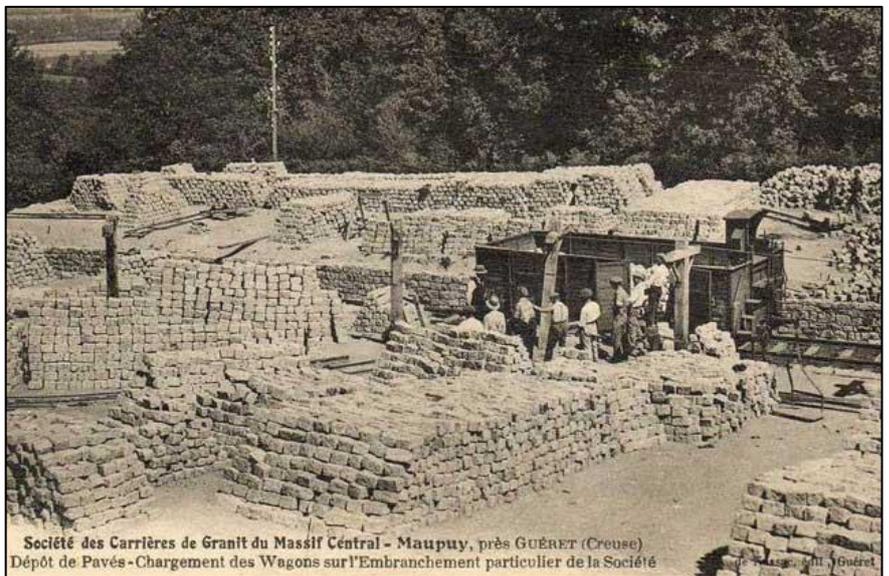
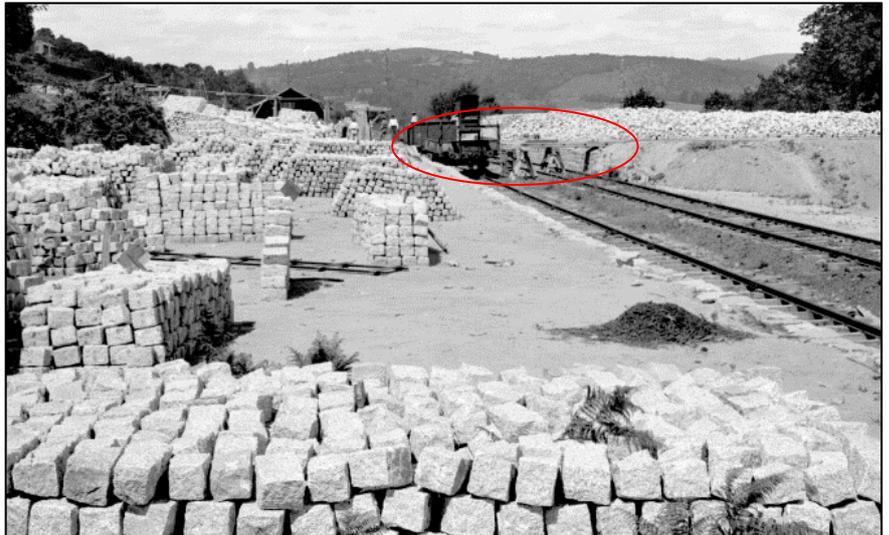
L'EP semble avoir été déposé avant 1950.



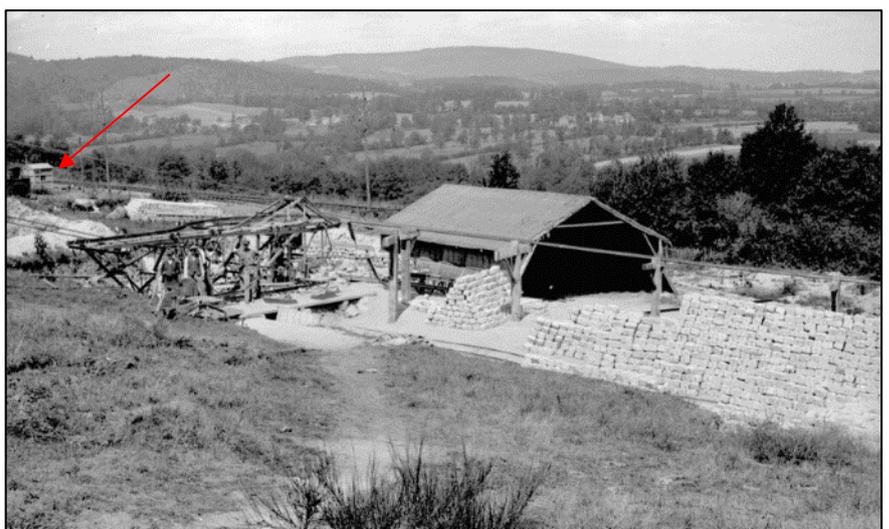
*Ci-contre, un wagonnet au milieu des pavés, les rails et la plaque tournante entre les tas de pavés.*

Autres vues du dépôt.

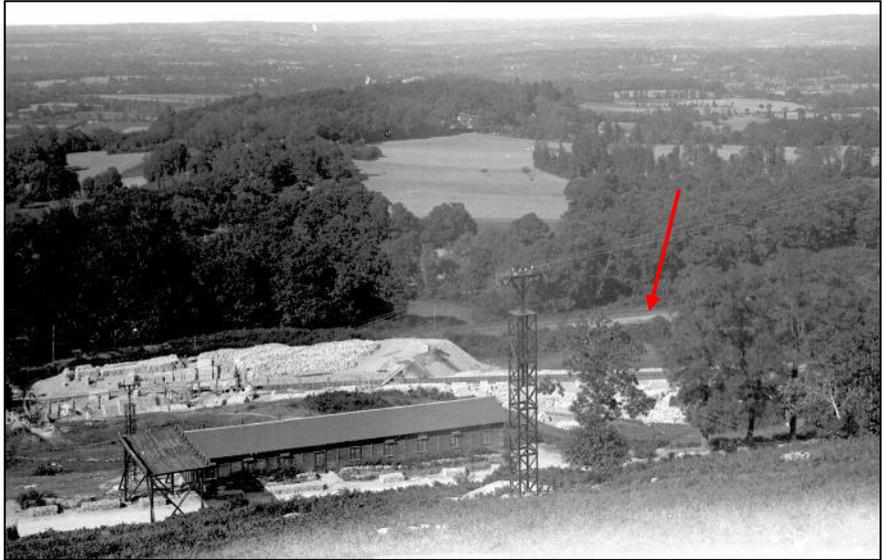
Pour faire passer les wagonnets de part et d'autre de l'EP, on posait un tronçon de voie sur des tréteaux.



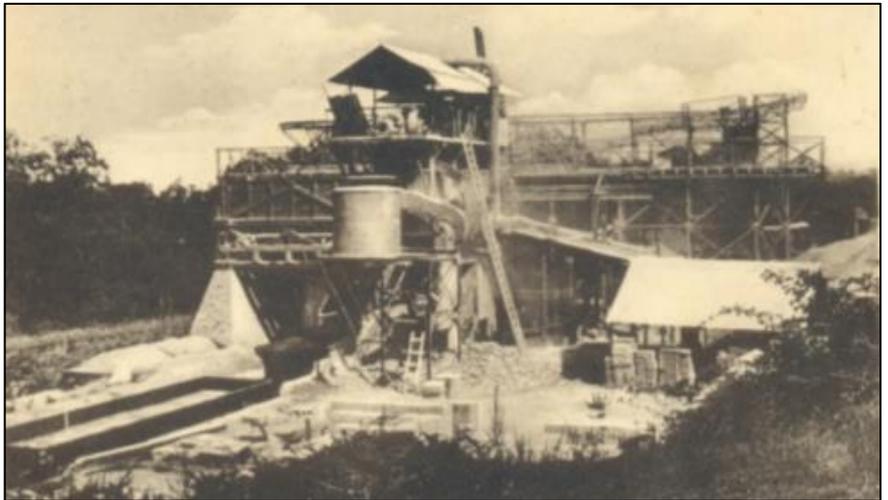
Ci-contre, la flèche rouge pointe l'origine de l'EP à la ligne de Saint-Sulpice-Laurière à Guéret. A l'avant, la gare d'arrivée du premier transporteur aérien.



Ci-contre, la flèche rouge pointe la ligne de Saint-Sulpice-Laurière à Guéret.



Par la suite, un concasseur alimenté par l'un des transporteurs aériens (ci-contre), sera installé du côté ouest du dépôt.



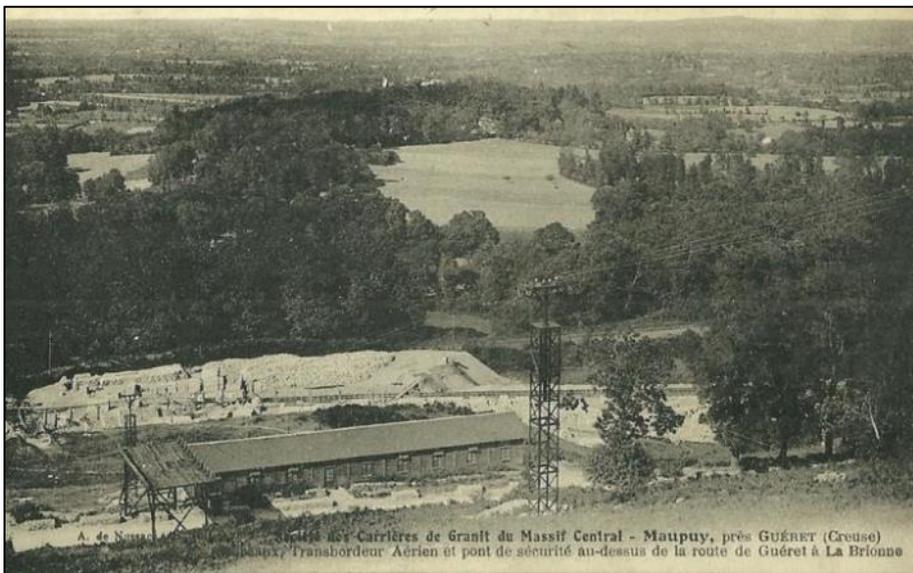
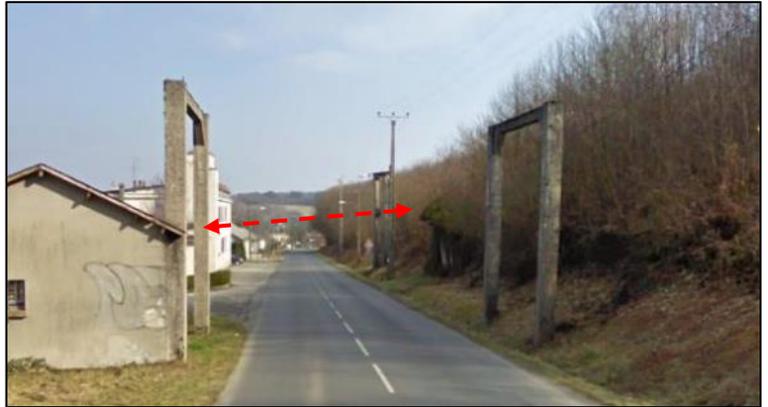
Autre vue du concasseur avec le transporteur aérien en arrière-plan.



### Les vestiges

En plus du quai de la page précédente, il existe 3 portiques au bord de la D914.

Les deux visibles, au premier plan de la vue ci-contre, supportaient le pont de sécurité de l'un des deux transbordeurs aériens. Le second plus étroit, au niveau du poteau ERDF, supportait le pont de sécurité du second transbordeur aérien. Le pont du plan incliné (flèche rouge) était situé entre les deux ponts de sécurité.



Ci-contre, gros plan sur le sommet du portique. Leur structure, en béton, ne correspond pas à celle, en bois, des cartes postales. Ils datent vraisemblablement des années 1930-1940.

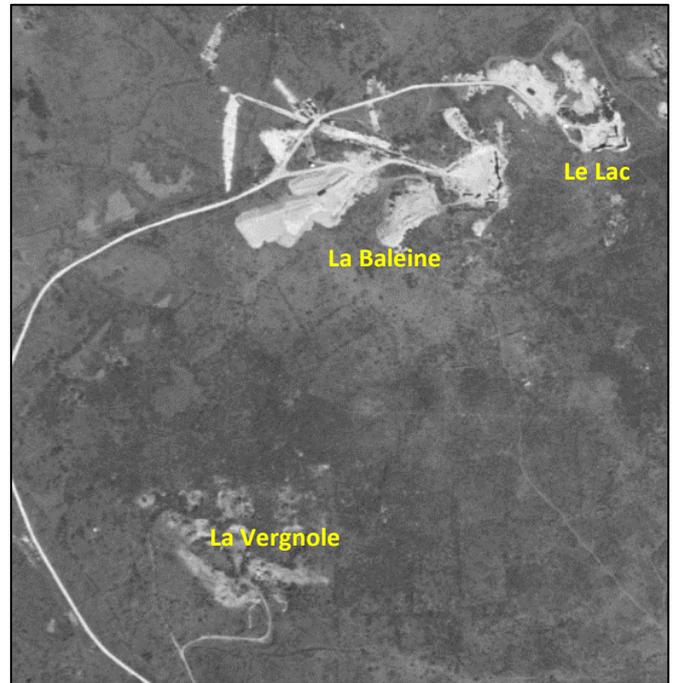


Peut-être un autre vestige : le hangar ayant (sous réserve) abrité le locotracteur du dépôt.

## LES AUTRES CARRIERES

### *Carrieres de la Vergnole, de la Baleine et du Lac*

La carrière de la Vergnole a été ouverte en 1919 par M. MERCIER. En 1932, un bail est signé avec Ulysse LACROIX de la *Société Nouvelle des Granits Français*. Devant la difficulté d'exploitation de la carrière, Ulysse LACROIX ouvre les carrières de la Baleine et du Lac. L'exploitation cesse en 1962.



La plus grande des trois carrières, celle de la Baleine, semble avoir connu un réseau mais la définition de la vue aérienne n'est pas suffisante pour le retracer.

### *Carrière Joly*

Cette petite carrière a été ouverte en 1942 par M François MEILLAT avec son beau-frère M. JOLY.



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

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