

SUJET(S)

Réseau ferroviaire des carrières et fours à chaux BONNARGENT.



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)



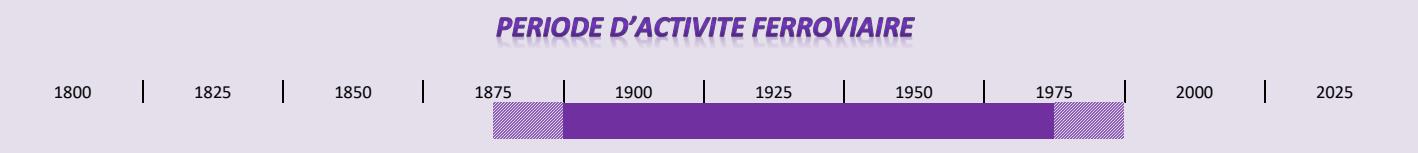
Indre

36192 – Saint-Gaultier
36220 – Thenay

SECTION(S) DE LIGNE(S)



	N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
	36018.05N	598 000	Le Blanc > Saint-Marcel	1889	1994
	36220.01P	/	Tenay (gare St Gaultier) > Fours à chaux BONNARGENT	1903	1983
	36192.01M	/	Fours à chaux BONNARGENT > Carrière Chézal-Dessus	≥ 1900	≤ 1970



Parcours historique de Saint-Gaultier en 19 étapes

[Mairie St-Gaultier](#)

Les Véloroutes et Voies Vertes de France

[VVVF](#)

Aguiaine : revue de recherches ethnographiques (pages293 à 298)

[Gallica](#)

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

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

irsp-contact@sfr.fr

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



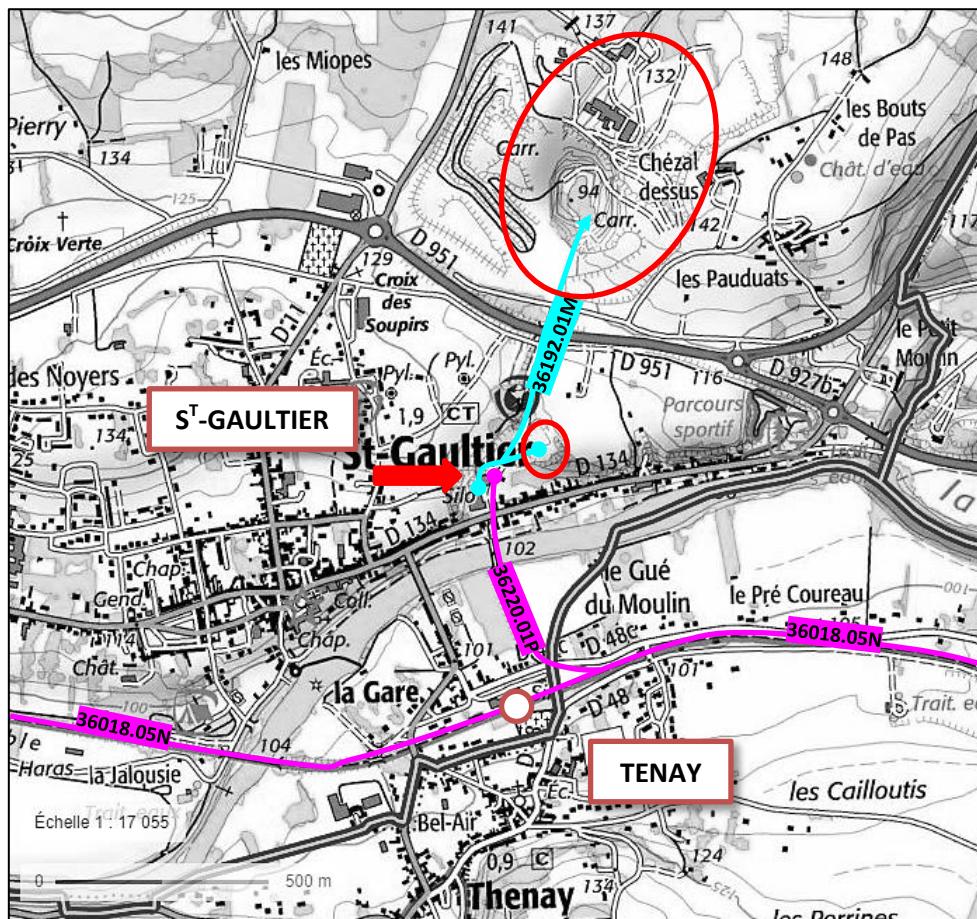
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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



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

irsp-contact@sfr.fr



HISTORIQUE



C'est en 1873 qu'**Auguste Isidore BONNARGENT** (1855-1920) construit un four à chaux au lieu-dit *La Combe*, sur la commune de Saint-Gaultier. En 1890, sept fours sont actifs. A son décès, le 9 mars 1920, 2 fours au bois et 10 fours au charbon sont en service.

En 1957, la famille **BONNARGENT** s'associe avec **Goyon**. Puis, en 1972, l'entreprise se lie au groupe **Balthazar & Cotte**. Les derniers fours sont éteints à la fin de l'année 1988. A ce jour, l'ancienne usine est en partie utilisée par une entreprise de négoce et stockage de matériaux.

LE RESEAU FERROVIAIRE

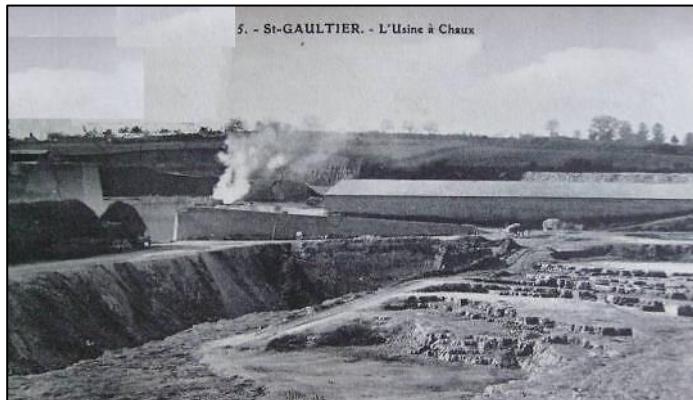
Le réseau était constitué de voies de type Decauville entre les carrières et les fours. Un embranchement particulier, prenant naissance en gare de Saint-Gaultier, sera utilisé à partir de 1903.

La carrière primitive

A l'origine, la carrière était située à proximité des fours. Exploitée a priori jusqu'au premier quart du XX^e siècle, cette carrière est visible ci-contre, à proximité immédiate des fours.



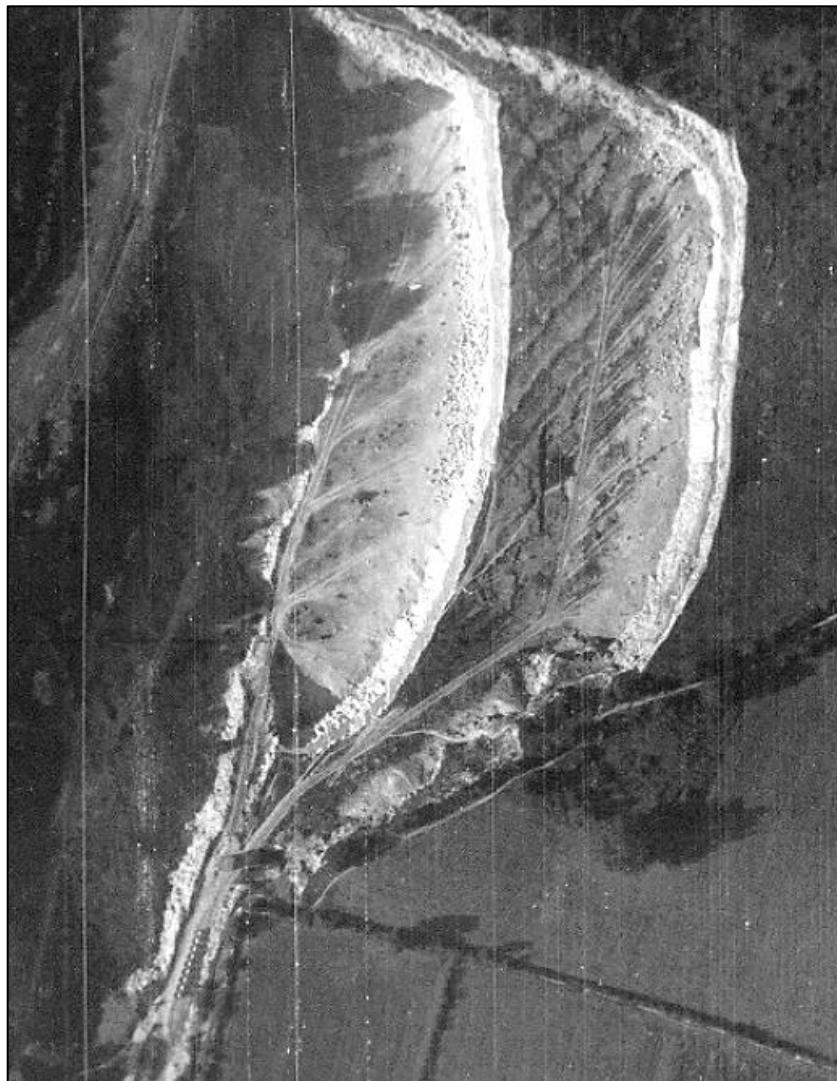
Sauf mention contraire, les vues aériennes IGN sont datées du 19 juin 1948



Sur la vue aérienne de 1948, l'emplacement de l'ancienne carrière, en grande partie comblée, est visible à l'Est de l'usine.

Aucun plan du site datant de la période d'exploitation de cette carrière n'a été trouvé sur Internet.

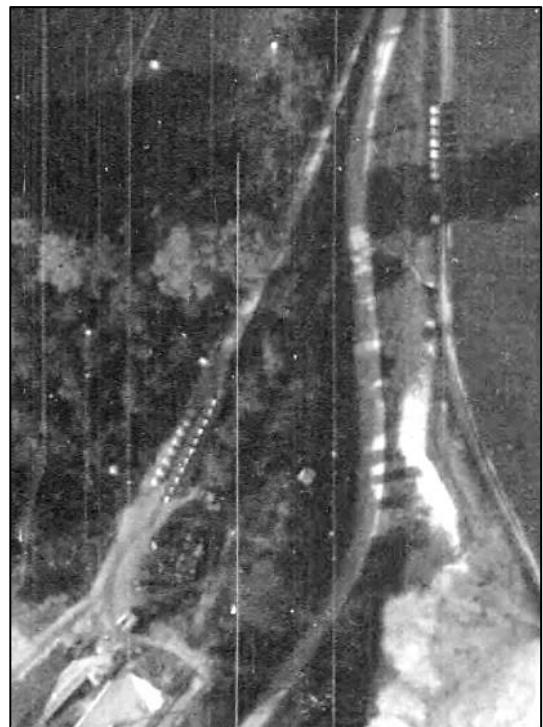
La carrière des Gaillards



Une seule voie montait à la carrière et était déplacée ou complétée en fonction du front de taille, laissant des traces similaires aux nervures d'une feuille.

Cette seconde carrière est située à environ 600 mètres au Nord de l'usine, à l'Ouest de *Chézal Dessus*. A ce jour, elle est toujours exploitée par la *S^{té} LHOIST France*, issue de l'ancienne filiale *Balthazard & Cotte*.

Jusqu'à la fin des années 1970, un chemin de fer Decauville permettait de rejoindre l'usine. Les vues aériennes du milieu du siècle dernier sont d'une très bonne définition. Les voies, ainsi que les wagonnets y sont visibles.



La CPA ci-contre semble correspondre à cette carrière vers les années 1920/1930. Des bennes de 500 kg et voies type Decauville sont visibles.

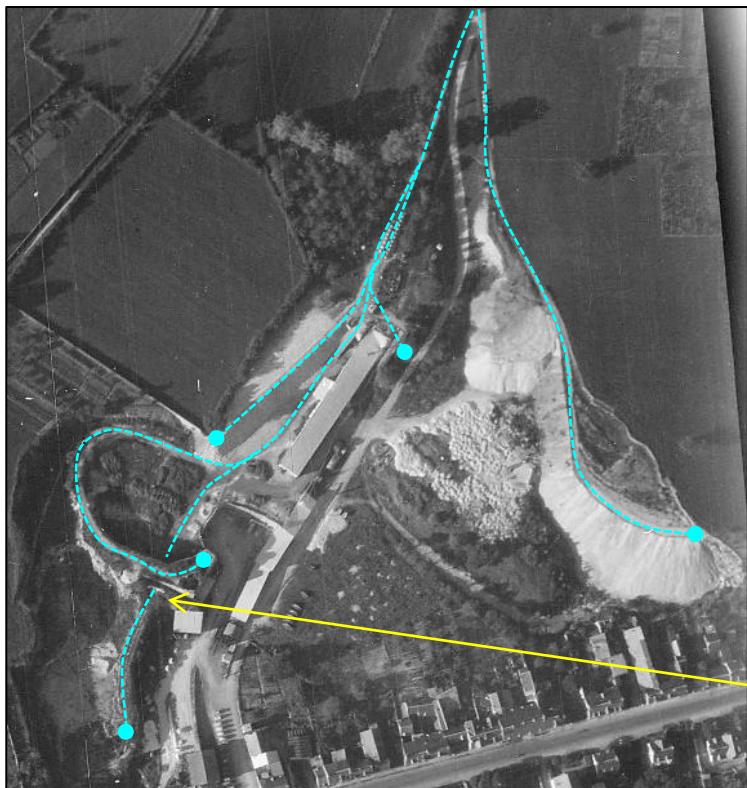
A l'origine, la traction était assurée par des ânes. Le calcaire était acheminé dans des bennes, pour arriver derrière les dix fours à charbon, près des gueulards

Entre la carrière des *Gaillards* et l'usine, la voie ferrée étroite empruntait le chemin ci-dessous, vu en direction de l'usine.



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

L'analyse des vues des années permet de confirmer l'utilisation de ce réseau à la fin des années 1960.



Ce petit tunnel fait l'objet de la fiche [ITFF n°36192.1](#)



Un traçage non exhaustif des voies est reporté sur la vue aérienne ci-contre. On peut observer que l'une d'elles empruntait un petit tunnel au niveau des anciens fours à bois, hors service en 1948. Son fronton est visible sur la CPA ci-dessous.



L'embranchement particulier

Pour approvisionner l'usine en charbon et pour exporter la chaux, un embranchement particulier à écartement normal est construit en 1903. Au début de l'exploitation, la traction est assurée par des chevaux. La circulation des trains cessa totalement en 1983.

L'EP avait pour point de départ l'entrée Est de la gare de Saint-Gaultier, sur la commune de Thenay. Celle-ci était située sur la ligne de chemin de fer de Port-de-Piles (37) à Argenton-sur-Creuse (36). La section du Blanc à Saint-Marcel est mise en service le 8 avril 1888 et ferme aux voyageurs le 22 juin 1940 et aux marchandises le 20 mai 1994. Depuis 2008, cette ancienne voie ferrée est reconvertie en voie verte (voir fiche [IVRF n°36167.a](#)).



A la sortie de la gare, la voie traversait à niveau la *rue de Verdun* (D48C). Elle était ensuite doublée jusqu'à l'entrée du pont BONNARGENT-MULTON.



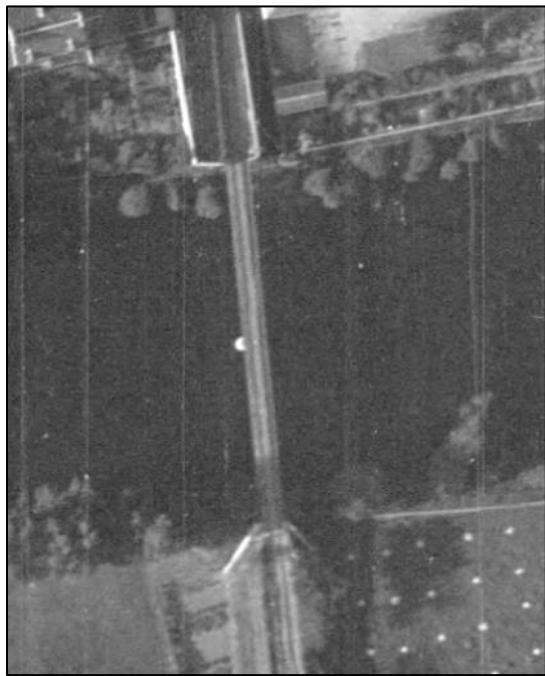
Pour accéder à Street View, [CLIQUEZ ICI](#)

Les deux voies franchissaient un premier pont en pierres. Actuellement, celui-ci est complètement noyé sous la végétation.

La vue ci-contre permet de distinguer les 3 arches. Les 2 voies sont également visibles.

Un pont routier situé *avenue Charles de Gaulle* lui fait face. Ces ponts servent de décharge lors des fortes crues de *La Creuse*.



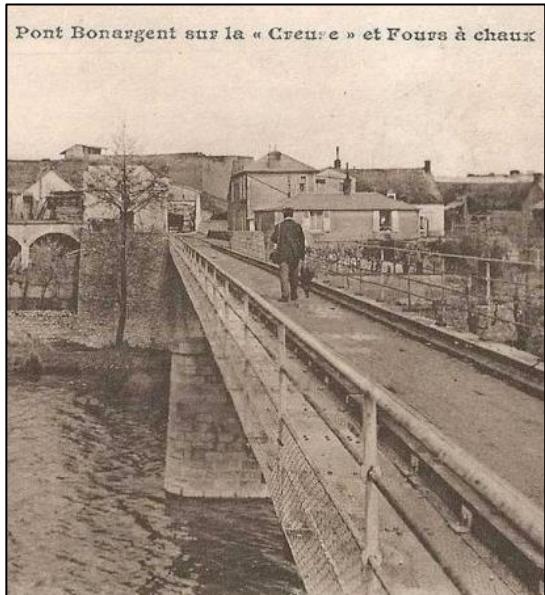


La voie, redevenue unique, traversait ensuite *La Creuse* sur un pont métallique. Celui-ci porte le nom de **BONNARGENT-MULTON** (**MULTON** étant le patronyme de l'épouse d'*Auguste Isidore BONNARGENT*) ou **de l'Industrie**.

Le pont repose sur une seule pile maçonnée au milieu de *La Creuse*. Il est tout juste assez large pour la voie.



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

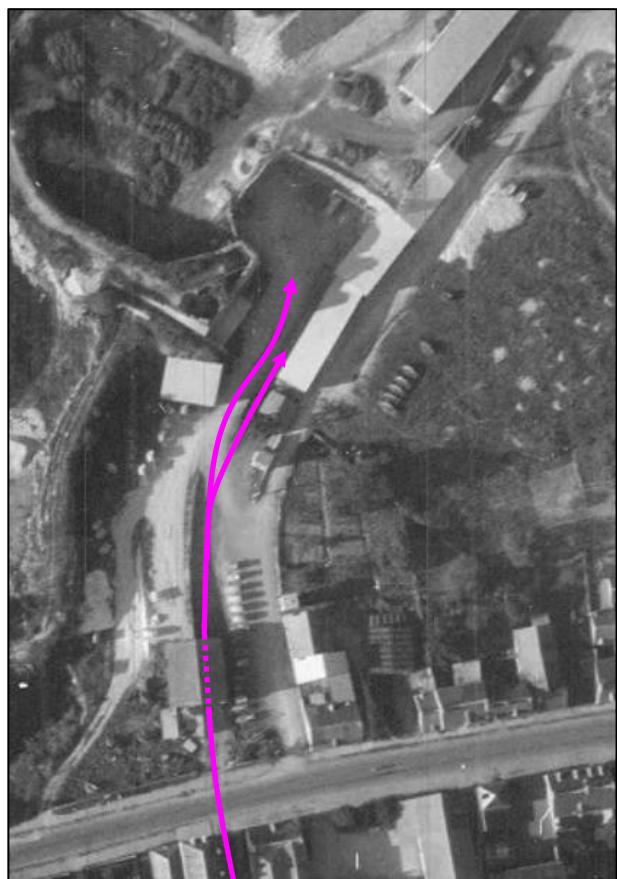


Ci-dessus, le pont au premier plan, et la traversée à niveau de l'Avenue de Lignac.



Avant de traverser l'*Avenue de Lignac*, la voie frôlait la maison située au numéro 93. En septembre 2013, les rails sont toujours en place et s'arrêtent juste avant la traversée de l'avenue.

Racheté par la commune, le projet d'une reconversion piétonne de l'EP est à l'étude. L'objectif est de pouvoir rejoindre la voie verte à partir d'ici.



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

La voie de l'EP arrivait à l'usine et tournait vers la gauche au bas des fours à charbon. Une seconde voie est visible sur la vue aérienne. La mécanisation permettait, après la guerre de 39-45, de charger la chaux et décharger le charbon à l'aide de grues.



La voie traversait le bâtiment ci-contre. Il est visible avec un wagon garé, sur la carte postale de la page précédente.



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