

SUJET(S)

Réseau des carrières de pierre CIVET, CROUET, GAUTIER & C^{ie}

LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

55288 – Lérrouville



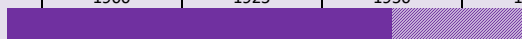
Meuse

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
55526.04N	070 000	VADONVILLE - Prêle Raccordement > LEROUVILLE - Le Pré aux Orges Raccordement	1851	En service
55288.01P	/	LEROUVILLE – Gare > LEROUVILLE - Maillemont Civet Carrières	≥ 1880	≤ 1940
55288.02M	/	LEROUVILLE - Les Grèves Carrière > LEROUVILLE - Canal de l'Est Port	≥ 1925	≤ 1950

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Les Grandes Industries de France – Les carrières de pierres à bâtir - 1891

Gallica.bnf.fr

Plan gare de Lérrouville - 1935

Gallica.bnf.fr

Répertoire des carrières de pierre de taille exploitées en 1889 :

Gallica.bnf.fr

Le Génie Civil

Gallica.bnf.fr

Carrière de la Mésangère de Lérrouville

Ac-nancy-metz.fr

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.



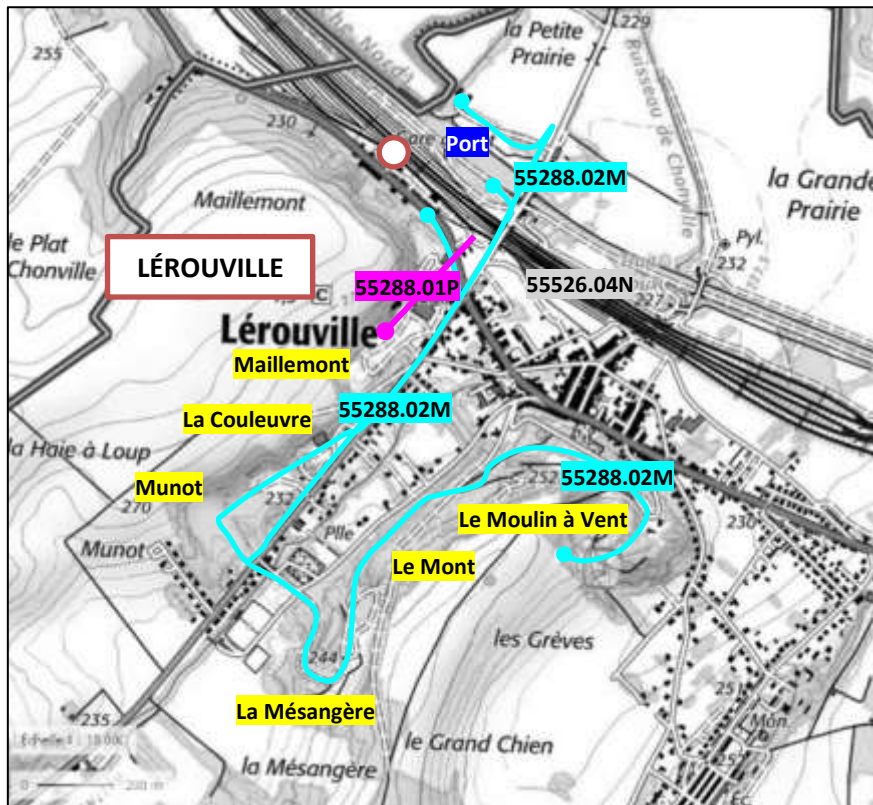
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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 Etroit abandonné
- Ecartement Normal abandonné
- Ecartement Normal en service
- Gare

PRESENTATION

Les carrières de Léroville furent exploitées entre 1853 et 1983, essentiellement par la société CIVET-CROUET-GAUTIER & C^{ie} puis CIVET-POMMIER & C^{ie}. En 1889 elle exploite les carrières de Maillemont, Lavaux, Munot, le Bas-Charmois, la Mésangère, le Mont et le Moulin à Vent. On cite également à la même période, les sociétés VAUTIER, HULOT, BAUX et Henry GAUTIER (carrières de Maillemont, de Munot, de Lavaux, de la Couleuvre et de Montot).

Le réseau était constitué :

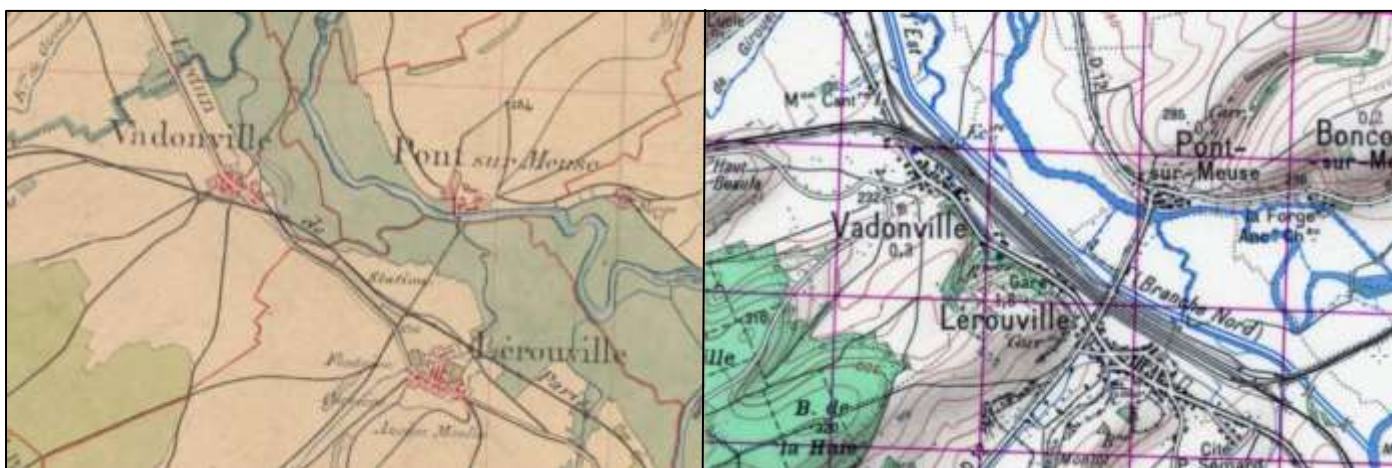
- D'un embranchement particulier desservant la carrière de Maillemont ;
- D'un chemin de fer descendant de la carrière du Moulin à Vent et desservant l'ensemble des carrières jusqu'à la gare de la C^{ie} de l'Est et le port du Canal de l'Est ;
- De voies étroites provisoires posées en fonction des besoins.

LES VOIES DE COMMUNICATION

Avant d'aborder le réseau des carrières, il est nécessaire de retracer brièvement les voies de communication, autres que routières, desservant la commune de Léroville

Les chemins de fer de la C^{ie} de l'Est

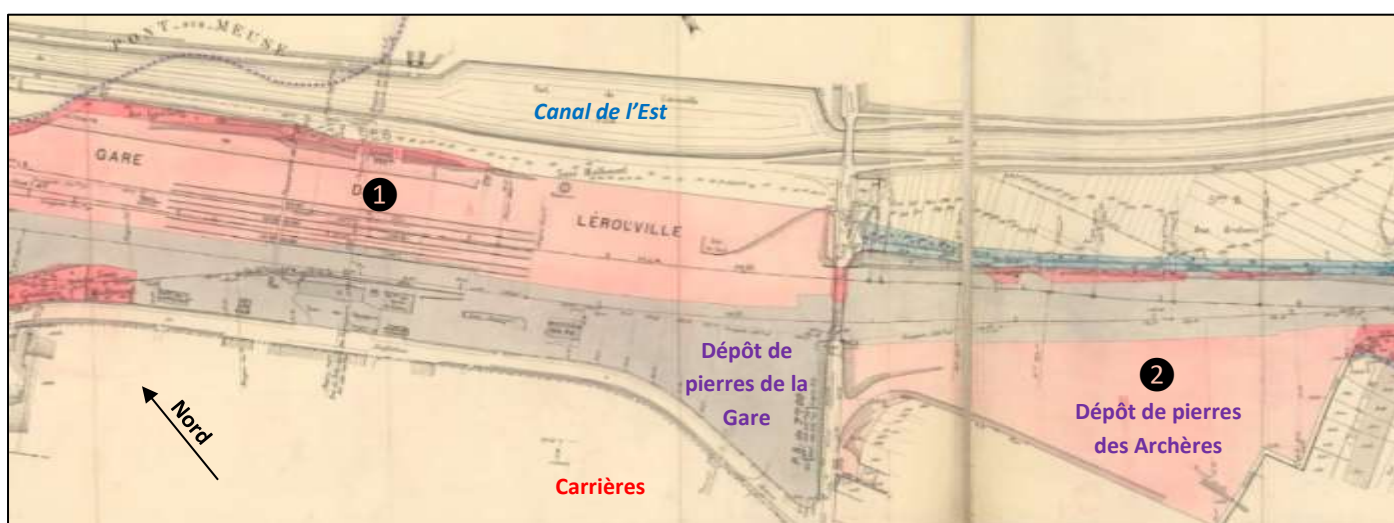
Le **15 novembre 1851**, lors de l'ouverture de la section de Bar-le-Duc à Commercy, Léroville n'est qu'une simple gare de passage sur la ligne de Paris (Noisy-le-Sec) à Strasbourg-Ville.



Carte d'Etat-Major – Années 1850/1860.

Carte IGN – 1952

La plus importante restructuration intervient au milieu des années 1875. Un premier agrandissement a lieu en raison de l'ouverture le **28 novembre 1874**, de la ligne de Léroville à Verdun. Il consiste notamment à la création de quais supplémentaires et de voies de triage (secteur rose ❶). Un second agrandissement a lieu en **1880** (secteur rose ❷, quartier des Archères) avec la mise en service d'un dépôt de pierres et d'embranchements vers les carrières. Ce second dépôt semble avoir eu une existence relativement courte d'une vingtaine d'année. Il n'aurait pas fait l'objet de photos.

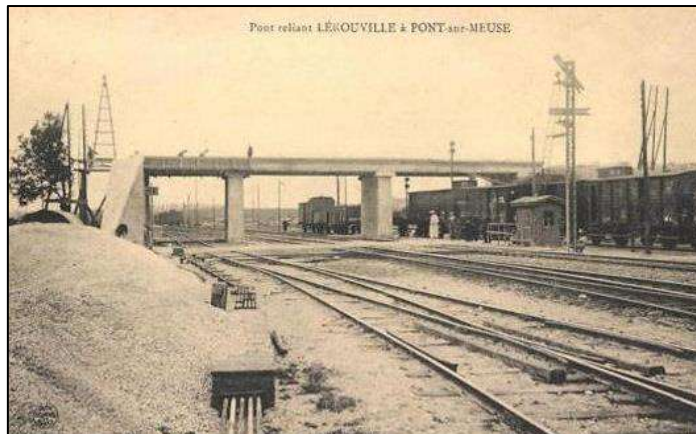


[Agrandissement de la gare de Léroville - 1935](#)

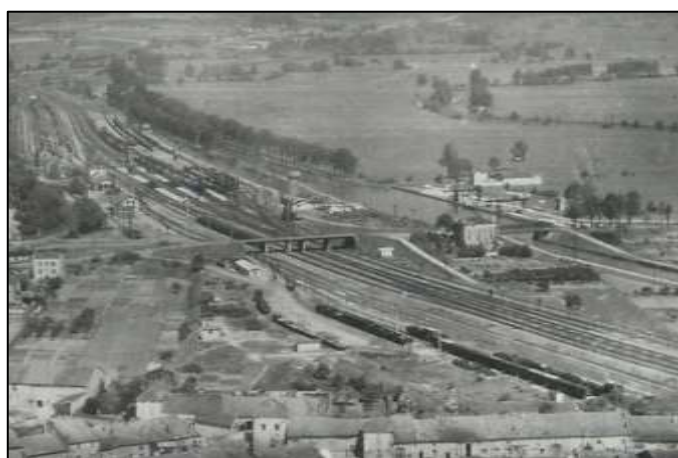
Au début des années **1910**, le passage à niveau de la route de Léroville à Pont-sur-Meuse (ex GC12, actuelle D12, rue du Port) est supprimé pour être remplacé par un pont comportant 3 travées, 2 longues et une courte. Cet ouvrage permet de poser une voie Decauville entre les carrières et le port du Canal de l'Est. En **1926**, quelques aménagements supplémentaires sont réalisés (secteurs en rouge sur le plan précédent), comme l'allongement du pont de la D12 par construction de 2 autres travées longues au-delà de la travée étroite. Le **15 mai 1931**, Léroville devient une importante gare de bifurcation et de triage avec l'ouverture de la ligne de Metz.



*Le passage à niveau, vu en direction de Pont-sur-Meuse.
A noter l'absence de voie Decauville vers le port du Canal de l'Est.
Un cisaillement des voies de la C^e de l'Est aurait été nécessaire.*



*Construction du pont avec 3 travées.
La direction de Pont-sur-Meuse est à gauche.
Lien vers Street View : <https://goo.gl/maps/EWDZWkCLogfAeFyt8>*



*Le pont rallongé avec ses 5 travées au cours des années 1950.
Sur la vue de gauche, au premier plan, le quartier des Archères, visible également sur la vue de droite.
Le port du Canal de l'Est est visible sur les deux photos.*

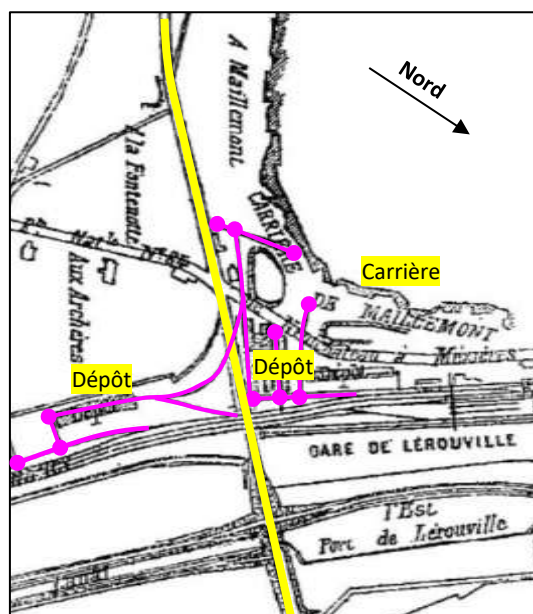
Le Canal de l'Est

Le Canal de l'Est (branche Nord), aussi appelé Canal de la Meuse, a été mis en service en **1879**. La commune de Léroville dispose d'un port où, par décret du 23 décembre de la même année, elle est autorisée à établir une grue. Dans les années 1910, trois grues roulantes de 10 tonnes sont en service.

LE RESEAU DES CARRIERES

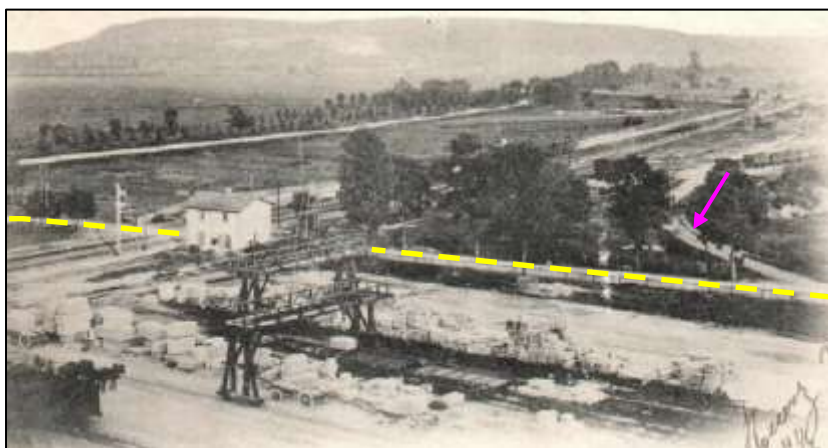
L'embranchement particulier 55288.01P

En janvier 1891, il est écrit dans *Les Grandes Industries de France* que la carrière de Maillemont est reliée à la gare de Lérouville par la voie ferrée depuis plusieurs années, sans préciser la date. On peut estimer sa mise en service aux alentours de 1880, période à laquelle eurent lieu les aménagements en gare et la mise en service du port. Comme l'indique le plan ci-contre, issu de la revue, plusieurs voies à écartement normal (surlignées en rose) desservent la carrière. L'une des voies traverse à niveau la route de Lérouville à Pont-sur-Meuse (surlignée en jaune) afin de desservir le dépôt de pierres des Archères.



Les Grandes Industries de France

Ci-contre, carte postale photographiée vers 1900 depuis la carrière de Maillemont, montrant l'ancien PN et le dépôt de pierres de la gare. La flèche rose pointe la voie desservant le dépôt de pierres des Archères.



Comme nous allons le voir page suivante, le dépôt de pierres de la Gare a fait l'objet au début du XX^e siècle de plusieurs cartes postales.



La gare de Lérouville.

Cette photo a été prise depuis le pont qui a remplacé le PN, ce qui permet de la dater au début des années 1910.

Lien vers Street View : <https://goo.gl/maps/KGUsh8qQ8Ru1fvJU8>



Le dépôt de pierres de la gare avec ses 3 portiques.

Celui visible en arrière-plan à gauche correspond à celui visible sur la photo de gauche.

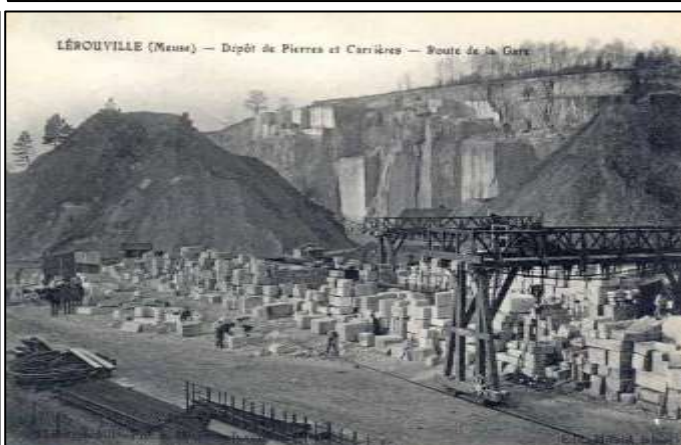
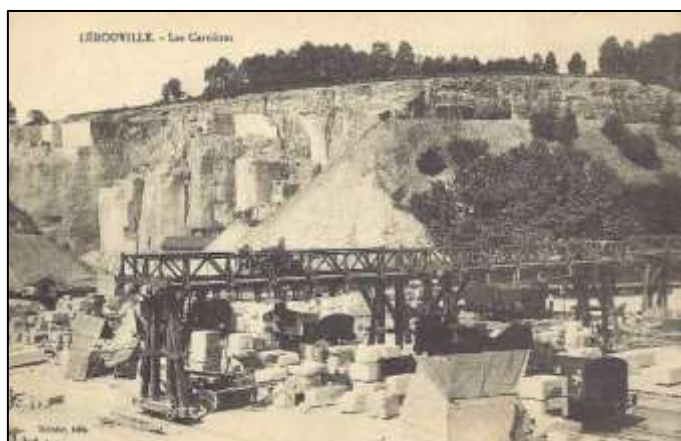


Le dépôt de pierres de la gare vu depuis l'intersection de la rue de la Gare avec la route de Pont-sur-Meuse (actuelle rue du Port). On aperçoit au fond à droite, la maison garde barrière du PN, ce qui permet de dater la photo vers 1900.

Lien vers Street View : <https://goo.gl/maps/srtz4VdxLiq1nznJ7>



Le dépôt de pierres de la Gare avec en arrière-plan, la carrière de Maillemont. Cette photo a été prise depuis le remblai d'accès au pont alors en construction, ce qui permet de la dater au début des années 1910. La route de Pont-sur-Meuse au premier plan a été déviée à cette occasion avec un PN provisoire



Ces quatre photos ont été prises à quelques mois d'écart, si l'on en juge par l'aspect de la végétation.

Sur celles du haut, les wagons de la C^{ie} de l'Est sont en cours de chargement.

Ces photos ont été prises depuis le remblai d'accès au pont, ce qui permet de les dater au début des années 1910.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



La voie principale de l'EP traverse la rue de la Gare entre le dépôt de la gare (dos au photographe) et la carrière de Maillemont.



Elle continue dans la carrière...



... pour atteindre le portique ...

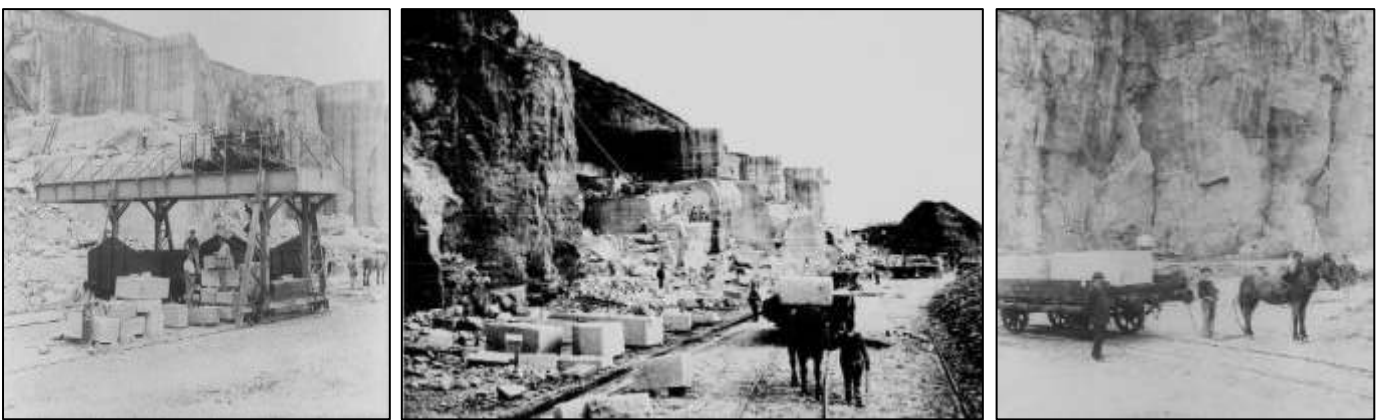


... qui se déplaçait sur des rails longeant le front de taille.
(photos prises à l'opposé des précédentes)

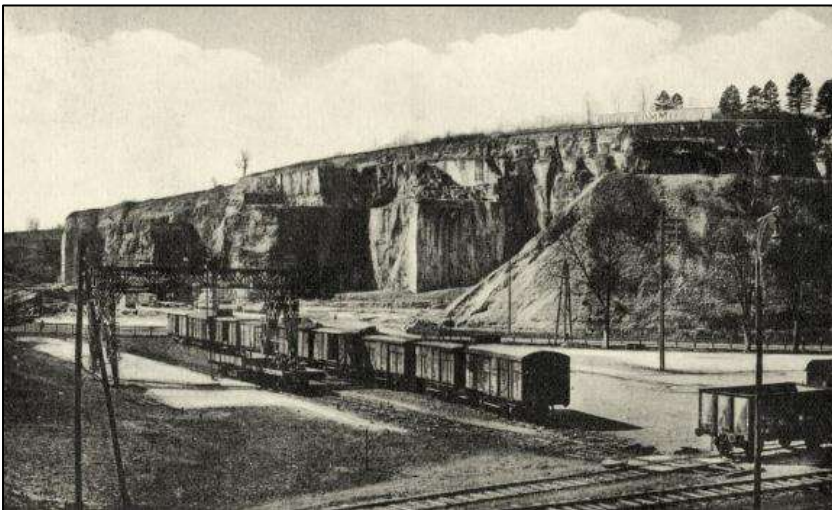
Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Deux photos avec deux types de wagons utilisés.



Trois photos datées de 1889.



Cette photo, prise depuis le pont, semble dater de la fin des années 1930. Elle contraste avec les photos précédentes. Il est en effet surprenant, de n'apercevoir aucun bloc de pierre en attente d'être chargé dans les wagons. Par ailleurs, il ne subsiste qu'un seul portique. Nous supposons que le réseau à voie normale des carrières a été abandonné avant ou pendant la Seconde Guerre mondiale.

Le réseau Decauville 55288.02M

Ce réseau aurait été mis en service au début des années 1910. Il est indiqué sur les cartes IGN de 1952 et 1977, même si on suppose que sa disparition a eu lieu au cours des années 1950.

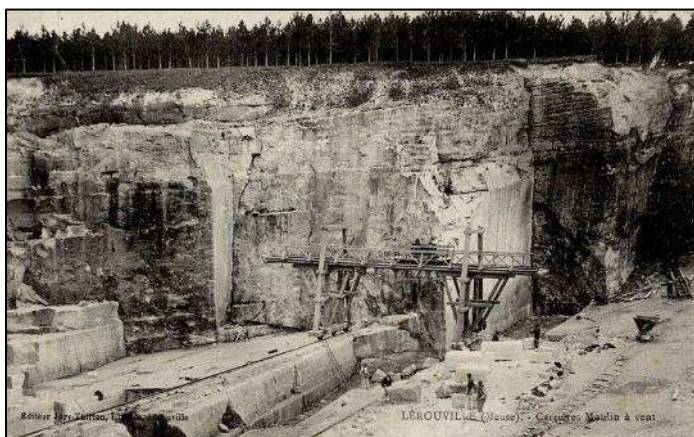
Partant de la carrière du Moulin à Vent, la voie desservait l'ensemble des carrières jusqu'à la gare de la C^{ie} de l'Est et le port du Canal de l'Est.



Carte IGN - 1952



Carte IGN - 1977



L'origine de la ligne Decauville se situait sous le portique de chargement de la carrière du Moulin à Vent.



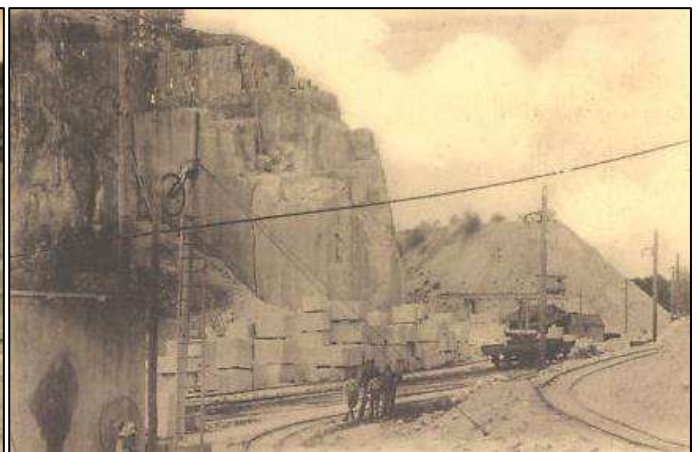
Grossissement de la photo de droite.



En quittant la carrière du Moulin à Vent, à 250 mètres d'altitude, la voie passait par les carrières du Mont et de la Mésangère¹. Le ruisseau de Chonville était traversé sur un pont emprunté aujourd'hui par la rue de Buez. A l'arrivée au niveau de la route de Chonville à Léroville (D12), la voie prenait deux directions : une bretelle faisant un détour par les carrières de Munot et de la Couleuvre ; l'autre descendant directement par l'actuelle rue de La Libération (D12) en direction de la gare et du port, à 230 mètres d'altitude.



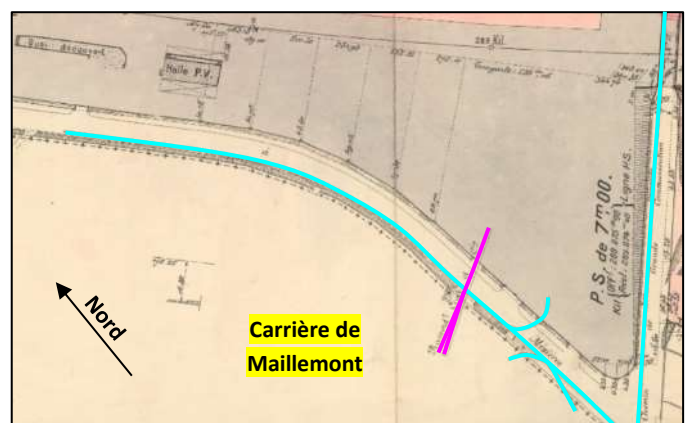
Contrairement à ce qu'indique la légende, cette photo a été prise dans la carrière d'Euville (voir fiche IRSP n°55184.1) et non de Léroville. Nous ne disposons pas de photos du matériel roulant pour les carrières de Léroville



Des voies, non indiquées sur les cartes, desservait également la carrière de Maillemont.

Le plan de la gare de Léroville, dressé en 1935, apporte quelques informations sur l'implantation des voies. On peut observer qu'une voie empruntait la rue de la Gare pour se terminer à mi-distance entre le bâtiment voyageurs et la halle petite vitesse. Cette branche présentait des ramifications vers la carrière et le dépôt de pierres.

Sur ce plan, les voies Decauville sont surlignées en bleu. L'EP à voie normale des carrières est surligné en rose à sa traversée de la rue de la Gare.



¹ Orthographié « La Mézangère » en 1891.

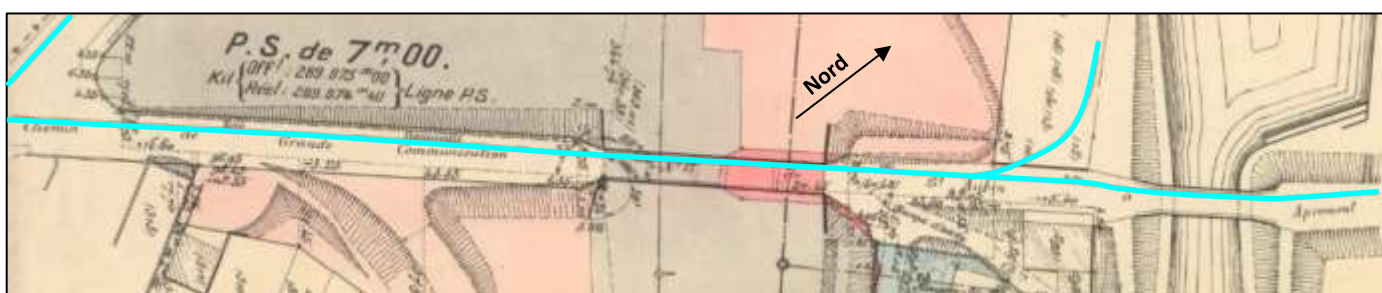


Ci-contre, la voie Decauville, pointée par les flèches rouges, traverse le carrefour des D964 (ex N64) et D12 (ex GC12). La rue Nationale est en face, l'actuelle rue de La Libération arrive de la droite, l'actuelle rue du Port part sur la gauche en direction de Pont-sur-Meuse. La carte postale est datée du début des années 1910.

Lien vers Street View :

<https://goo.gl/maps/NAcRs4jj583jyko6>

On peut observer sur le plan ci-dessous, qu'une branche se détachait de la voie principale, entre le pont du chemin de fer (au centre) et du Canal de l'Est (à droite).



LE PONT DU CANAL DE L'EST

A l'origine maçonné, le pont traversant le Canal de l'Est a été détruit durant la Seconde Guerre mondiale. Un pont provisoire étroit fut construit. Il a été doublé à la fin des années 1950 par le pont actuel avant d'être déposé.

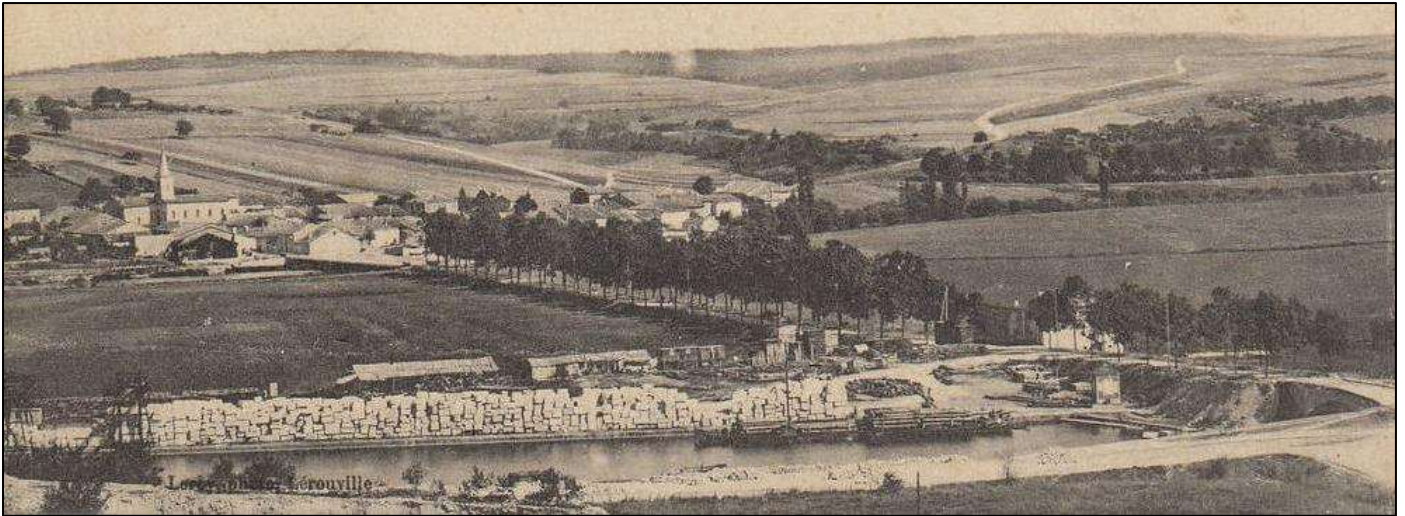


Vues aériennes 1946 / 1961

Ci-contre, le pont métallique provisoire. Il n'est pas possible de distinguer la présence d'une voie decauville. Il est peu probable qu'elle fut reposée après la destruction du pont maçonné ; l'analyse des vues aériennes ne montrant plus d'activité dans le port après la Seconde Guerre mondiale.



L'accès au port se faisait par rebroussement. Le port disposait de 3 grues mobiles.



Le port, vu en direction de Pont-sur-Meuse.



Les 3 grues mobiles de 10 tonnes permettant le chargement des pierres de taille.



Le port vu depuis la route de Lérouville à Pont-sur-Meuse, entre les deux ponts. Noter le stock de sections de voies Decauville derrière les deux personnages.

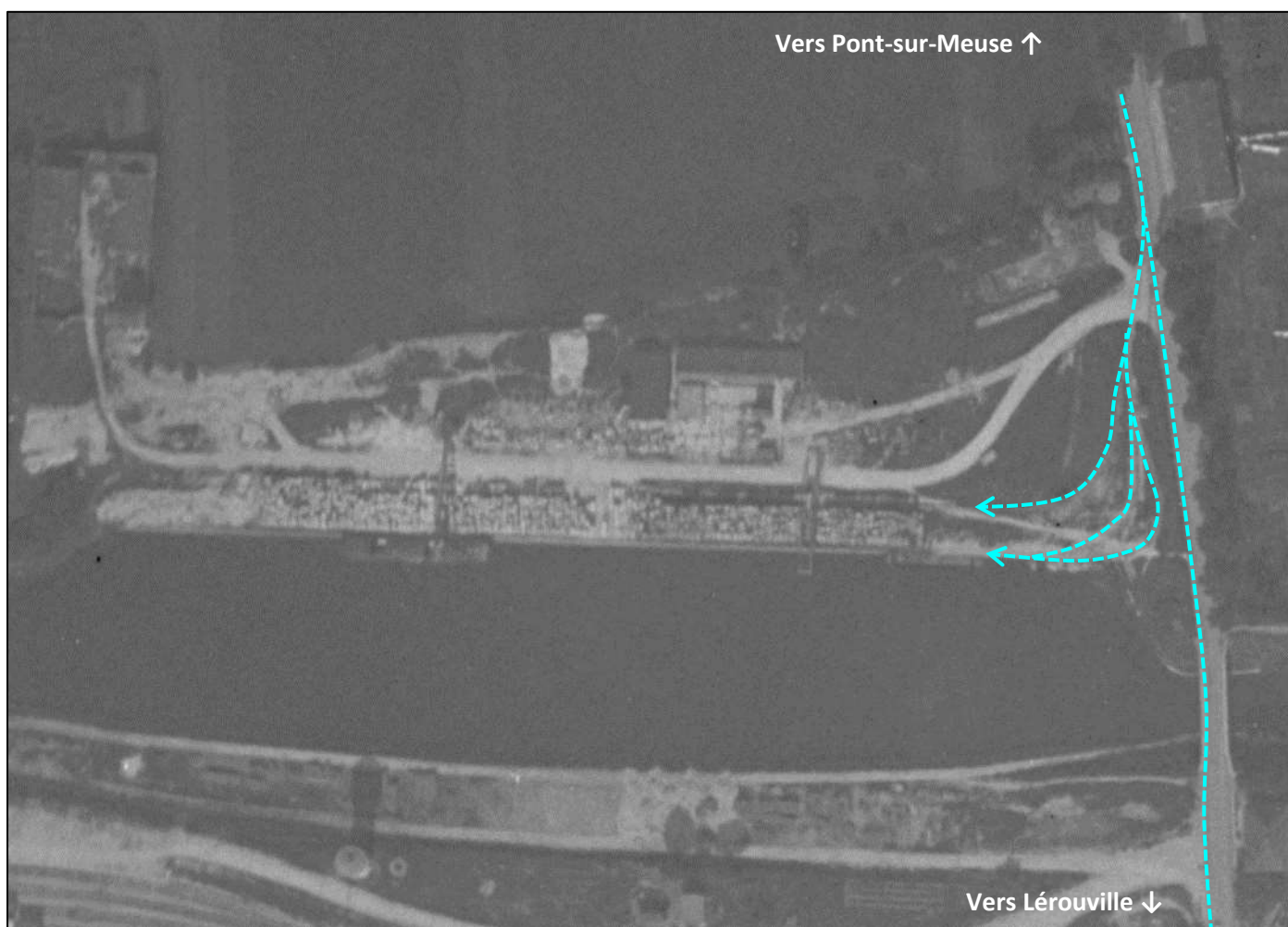


Péniches en cours de chargement.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Comme on peut le remarquer, le chargement des moellons d'effectuait sur la berge opposée, mais de manière plus traditionnelle, sans grue. C'est la raison pour laquelle la voie Decauville indiqué sur le plan de 1935 desservait ce secteur.



Vue aérienne IGN – 1931, avec la voie Decauville accédant au port.
En direction de Pont-sur-Meuse, les arbres masquent l'extrémité de la voie ferrée.

Le réseau secondaire des carrières

Des réseaux temporaires existaient au niveau des carrières, principalement destinés à évacuer les terres de surface situées au-dessus des fronts de taille. Pour cela, des passerelles provisoires étaient créées. Elles étaient empruntées par des wagonnets poussés manuellement. Les terres déblayées formaient les immenses monticules (appelés cavaliers) visibles sur les photos d'époque.



Monticule de terre entre la carrière de Maillemont et la gare.



Monticule entre la carrière de Maillemont et le Bourg.



En grossissant la photo, on aperçoit des segments de rails sur le monticule de terre et mais aussi, au centre de cette vue, ce qui semble être la structure d'une grue de 50 tonnes démontée (voir fiche IRSP n°55184.1). De l'autre côté de la route, on aperçoit un monticule de terre moins élevé que les autres. Il est desservi depuis la carrière par la voie ferrée que l'on aperçoit ci-contre, à l'intersection avec l'actuelle rue du Dr Paul Vauthier. Le cheval ci-dessus attelé à une charrette sur la route de Chonville (D12, actuelle rue de La Libération) est arrêté au dessus de la voie.

Lien vers Street View :

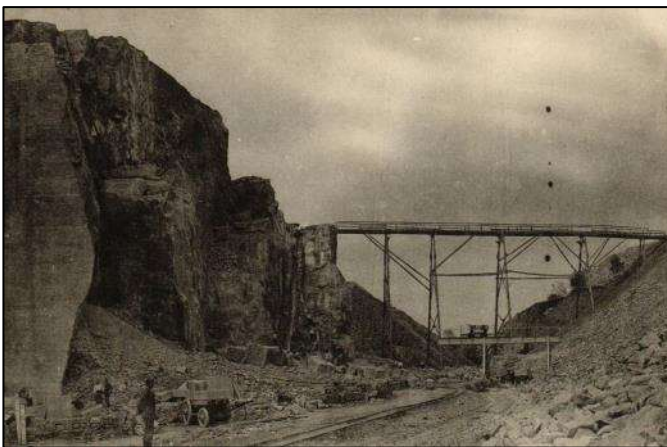
<https://goo.gl/maps/okUYyW6JiYsEgsP9A>



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Passerelles dans les carrières de Maillemont et de Munot



A gauche, une passerelle en fonction et à droite, la même en partie démantelée.

A noter la roche galbée à gauche, en cours de taille sur la photo de droite, ce qui permet de classer ces deux photos chronologiquement.



Cette photo, prise au même endroit permet d'apercevoir plusieurs voies étroites, ainsi qu'une voie normale. On peut chronologiquement la classer à la suite des deux précédentes.



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

irsp-contact@sfr.fr