

## SUJET(S)

Réseaux des carrières de matériaux d'empierrement (pierre porphyrique)  
de la Kabylie

## LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

53276 – Voutré



Mayenne

SECTION(S) DE  
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
72334.01N	420 000	SILLE LE GUILLAUME - Gare – 72 > LA CHAPELLE ANTHENAISE - Gare	1855	En service
53276.00M	/	VOUTRE - La Templerie Marchandises > VOUTRE - Port Sec	≈ 1990	En service
53276.01T	/	VOUTRE - La Templerie Marchandises	≥ 1880	En service
53276.02M	/	VOUTRE - La Templerie Marchandises > VOUTRE - Roland Chargement	≥ 1873	≈ 1990
53276.04M	/	VOUTRE - Gare > VOUTRE - La Kabylie Carrière	≥ 1867	≈ 1873
53276.05M	/	VOUTRE - Roland Chargement > VOUTRE - La Kabylie Carrière	≈ 1930	≤ 1953
53276.06M	/	VOUTRE - Roland Chargement > VOUTRE - La Kabylie Carrière	≥ 1865	≈ 1935

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICNOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

La Kabylie	<a href="http://Voutre.mon.village">Voutre.mon.village</a>
Carrières de Voutré	<a href="http://Mayenne.gouv.fr">Mayenne.gouv.fr</a>
Monographie Communale -1899	AD53
Rapports et délibérations - Conseil général de la Mayenne	Gallica
La Mayenne industrielle, commerciale et touristique	<a href="http://Books.google.fr">Books.google.fr</a>
La Mayenne : étude économique, enquête du sous-comité d'action économique de la Mayenne (page 86)	Gallica
Le Complexe volcanique acide cambrien en Mayenne	<a href="http://Pays-de-la-loire">Pays-de-la-loire</a>

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.



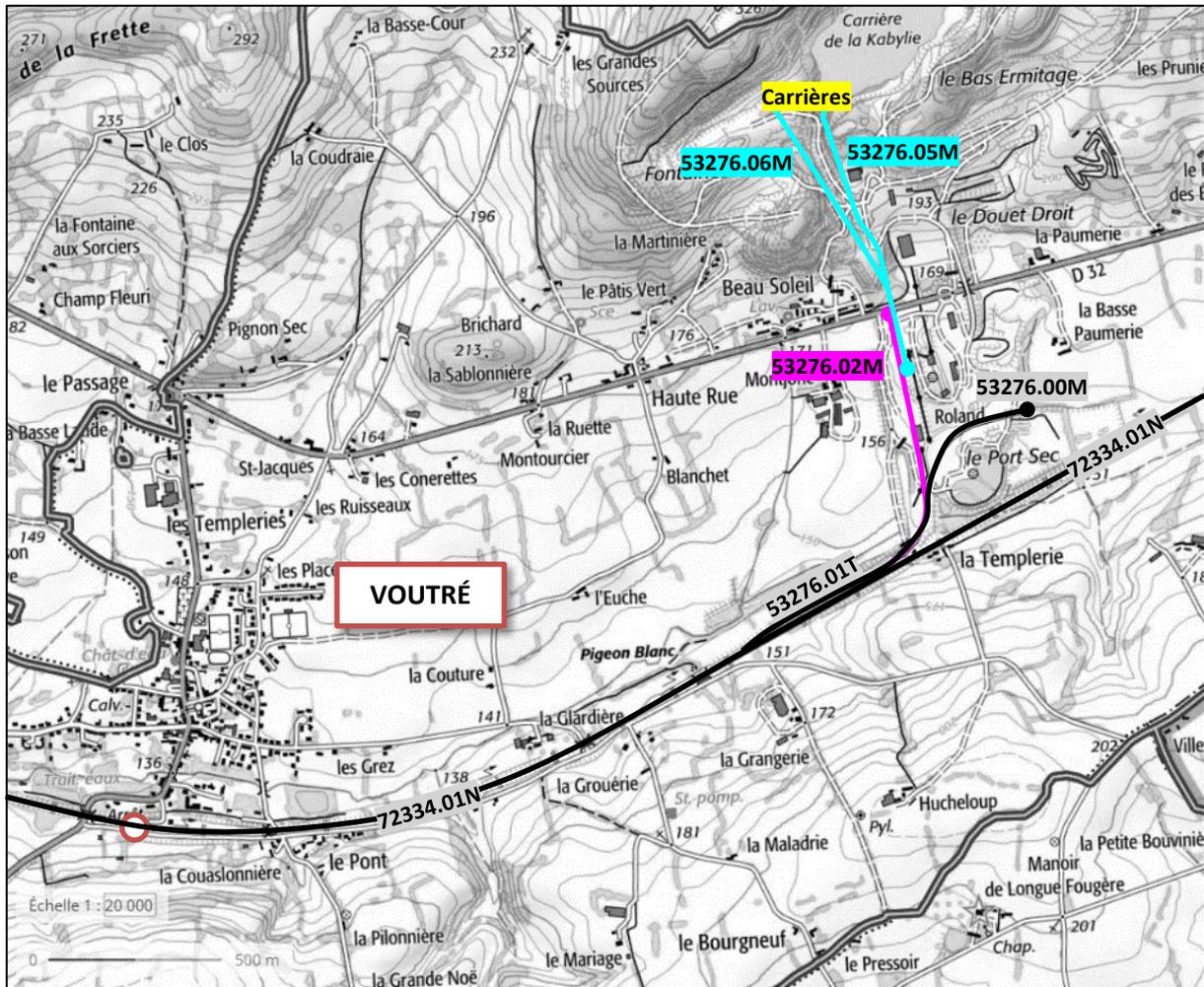
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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

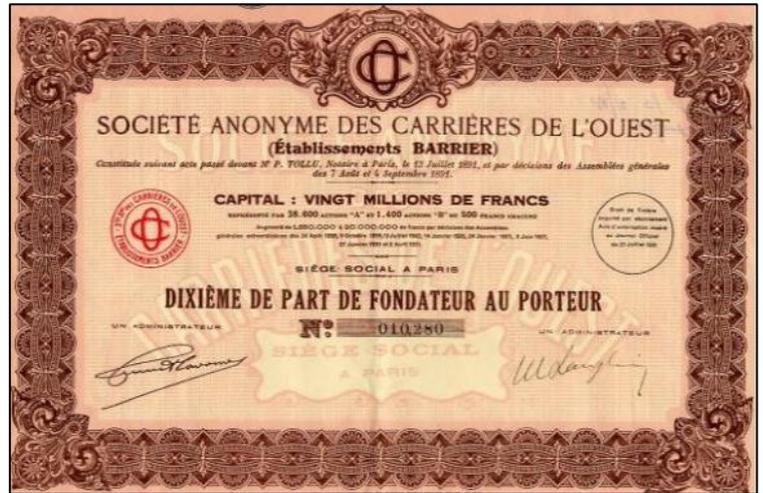


-  Ecartement Normal en service
-  Ecartement Normal abandonné
-  Ecartement Etroit abandonné
-  Gare

## PRESENTATION

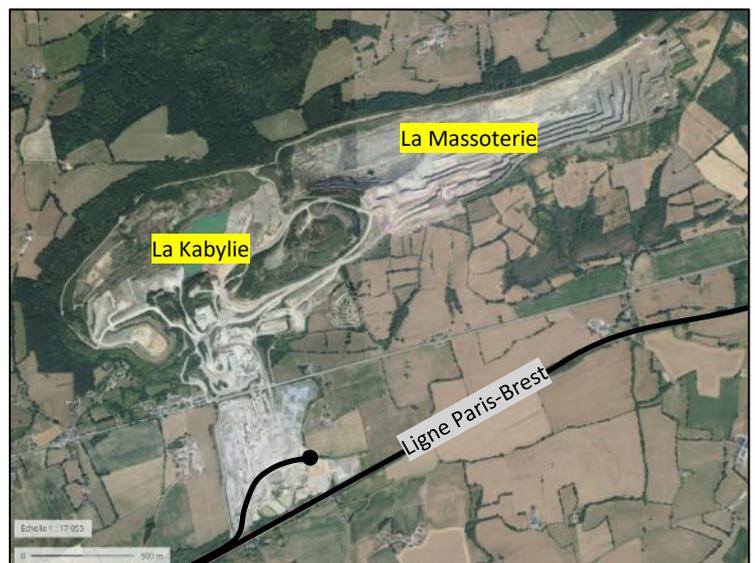
### Bref historique

L'exploitation de la carrière de la Kabylie débuta au début de l'année 1858 sous la direction de la société BARRIER. La production était alors essentiellement destinée à alimenter les travaux haussmanniens de Paris. Chaque jour, 5 à 6 wagons de 7 m<sup>3</sup> de pierre partaient en direction de la capitale. Pendant les quarante premières années, la société alterna périodes fastes et déboires.



En 1891, la société prend le nom de S.A. des Carrières de l'Ouest. Des modernisations importantes sont réalisées en 1931-1932, comme la construction d'une nouvelle usine de concassage et de criblage ou la mise en service de pelles à vapeur montées sur chenille. L'année 1953 marque la fin du réseau à voies étroites de la carrière. Une nouvelle période de modernisation intervient en 1988-1991, avec notamment, une reconfiguration complète de l'embranchement particulier.

Avec le temps, l'exploitation s'est progressivement déplacée vers l'Est avec la carrière de la Massoterie. Elle présente la particularité d'être localisée sur 4 communes et 2 départements : Voutré, Vimarcé et Saint-Georges-sur-Erve en Mayenne ; Rouessé-Vassé dans la Sarthe. Aujourd'hui, l'ancienne carrière de la Kabylie est en eau et en cours de remblaiement, et les extractions se concentrent à La Massoterie.



### Le réseau ferré

En 1899, dans la monographie de la commune, l'instituteur M. GENIN écrit : « On construisit en 1865 une voie ferrée pour descendre les pierres extraites des carrières avec un modérateur à rouages disposé de telle façon que les wagons pleins remontent les vides. De plus, des voies ferrées furent posées, parcourant les carrières dans tous les sens et rendant plus facile le transport des pierres. En 1867 ce matériel de transport ayant été reconnu insuffisant, on construisit un chemin de fer à une voie du bas de la Lande, traversant la route de Sillé à Evron, se rendant par le parc et le bas de la prairie de Montjonc, longeant la ligne de chemin de fer et se rendant aux halles de la gare. [...] Au mois de mai 1873, MM. BARRIER ont fait enlever et vendre les wagons et les rails du chemin de fer d'accès du chemin de fer ascendant et autres lignes de raccord pour faire transporter les pierres à la gare par le moyen de voitures, ce dernier mode de transport leur paraissant moins dispendieux [...]. Depuis cette époque, une nouvelle ligne a été construite, allant directement, en ligne droite de la Kabylie à la ligne de Paris à Brest. Une gare spéciale, avec quais a été aménagée, appelée gare du Port-Sec et située à 2 km du bourg. De plus, dans l'intérieur des carrières, plus de 8 km de voies ferrées servent au transport de la pierre ».

Ce texte nous informe que le rail fut utilisé relativement tôt et qu'à l'origine, une voie rejoignait directement la gare de Voutré<sup>1</sup>, distante d'environ 3,5 km.

Quoique datée de 1934, l'extrait de carte Michelin ci-contre pourrait correspondre au tracé, orienté sud-ouest au départ de la carrière de la Kabylie puis longeant la ligne Paris – Brest jusqu'à la gare de Voutré.



Carte Michelin n°60 - 1934

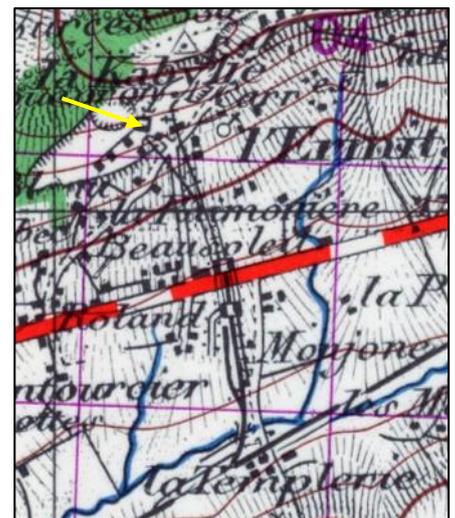


Carte IGN n°G-9 - 1959

Concernant le second réseau qui lui succéda au début des années 1890, il était constitué d'une part d'un réseau étroit et d'autre part d'un embranchement particulier.

La carte IGN dressée en 1959 indique un EP, sensiblement orienté sud-est et quasi perpendiculaire à la ligne Paris – Brest, correspondant à la description faite dans la monographie communale.

La carte IGN de 1949 ci-contre à droite présente le même EP avec en plus, une toute petite du réseau étroit, entre la carrière et l'usine de concassage et de criblage. On note la présence d'un tunnel, pointé par la flèche jaune. Nous n'en avons pas trouvé la trace sur les cartes postales anciennes.



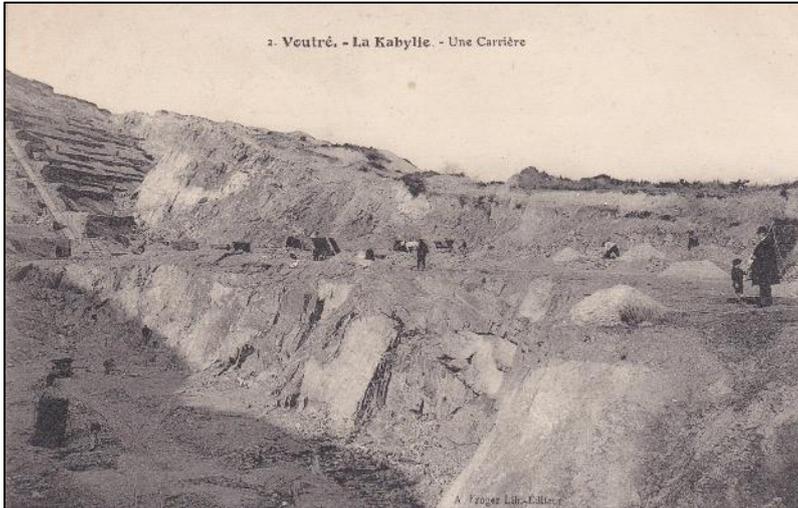
Comme l'indique l'extrait de carte ci-contre à gauche, issu de l'Encyclopédie Générale des Transports, le réseau des carrières était à l'écartement de 0,80 m.

<sup>1</sup> La section du Mans à Laval, de la ligne de chemin de fer de Paris-Montparnasse à Brest, a été ouverte le 14 août 1855 par la C<sup>ie</sup> de l'Ouest. La gare actuelle a été construite en 1861.

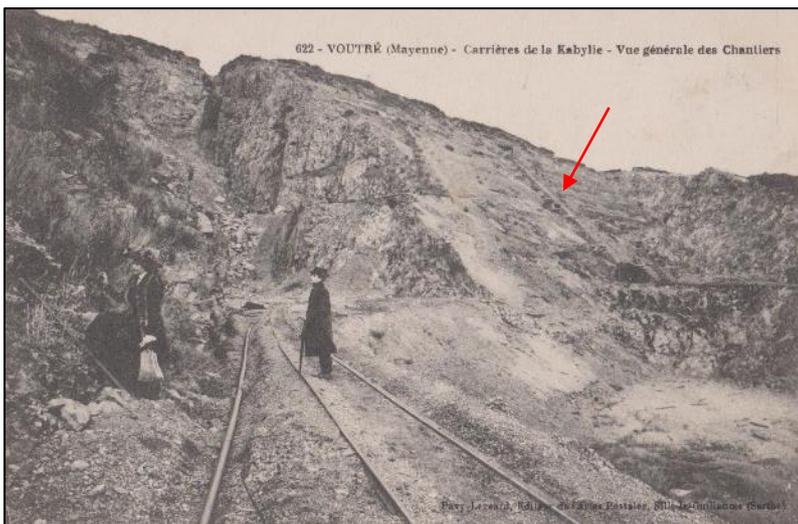
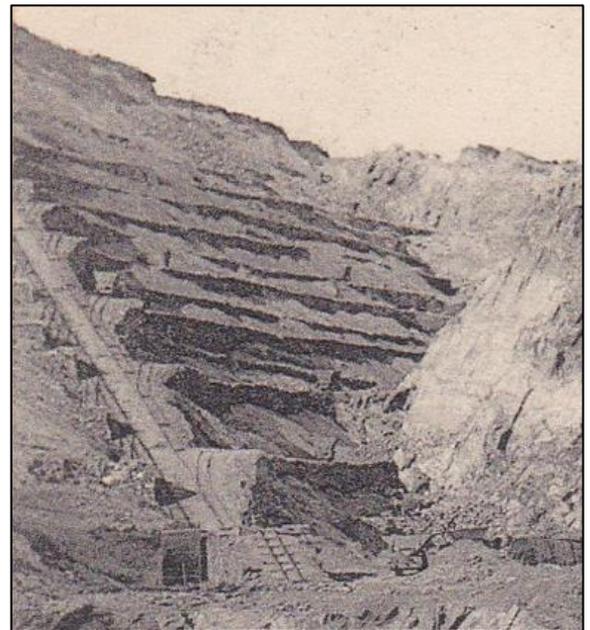
## LE RESEAU

### Les carrières

Les vues aériennes exploitables étant trop récentes, et en l'absence de plans, seules les photos et cartes postales permettent d'avoir un aperçu du réseau. On y observe plusieurs plans inclinés desservant des fronts de tailles étagés.



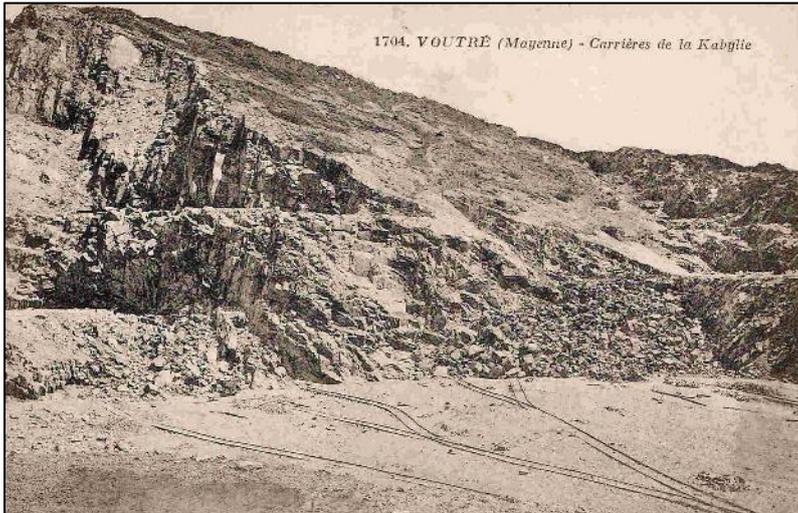
*Ci-contre à l'extrême gauche, l'un des plans inclinés avec les fronts de taille étagés. A noter ci-dessous, les aiguillages en pleine pente.*



*On aperçoit le même plan sur la carte postale ci-contre (flèche rouge).*



*Sur cette autre carte postale, prise a priori le même jour, deux plans inclinés sont visibles.*



Deux autres vues des carrières.



### Les ateliers de concassage et de triage

Plusieurs photos ont été prises au niveau des concasseurs et des trieurs à vapeur, utilisés de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle au milieu des années 1930.

Ci-contre, « l'usine » avec la cheminée de la machine à vapeur pointée par la flèche rouge.



Vue d'ensemble du site, quadrillé de voies ferrées. Le trieur n°1 est au centre de la photo. Les trieurs n°2 et n°3 sont en haut à droite ; le n°4 est en bas à gauche.



## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Ci-contre, le trieur n°1 (nom numéroté sur les cartes postales car sans doute le premier à avoir été mis en service à la fin du XX<sup>e</sup> siècle).

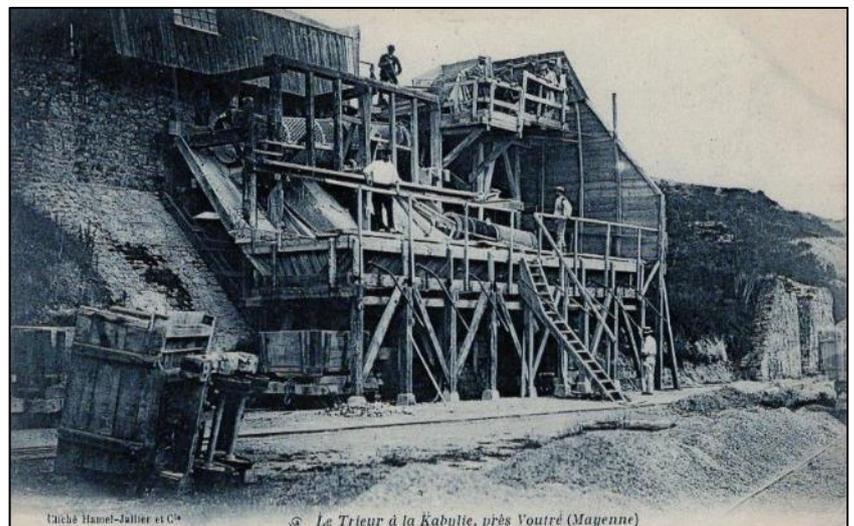
A noter deux types de wagonnets : tombereaux en bois et bennes basculantes latérales.



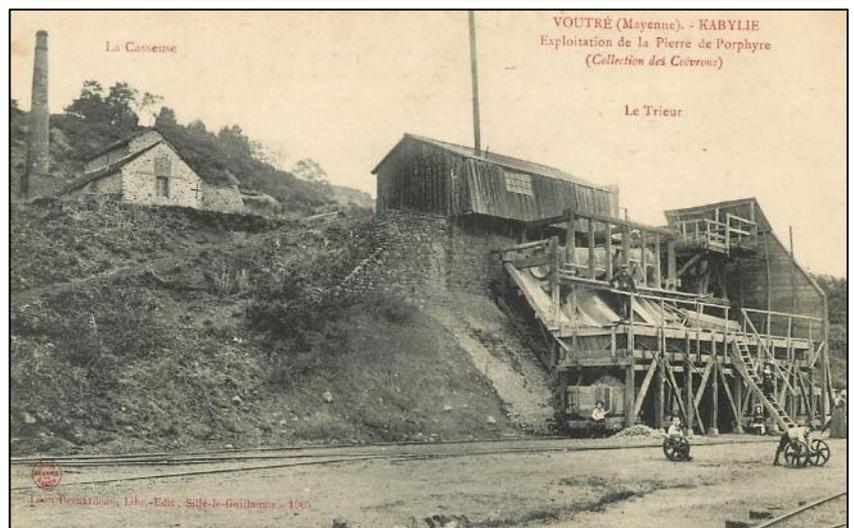
Le même trieur.



Avec un tombereau couché sur le côté, ci-contre.

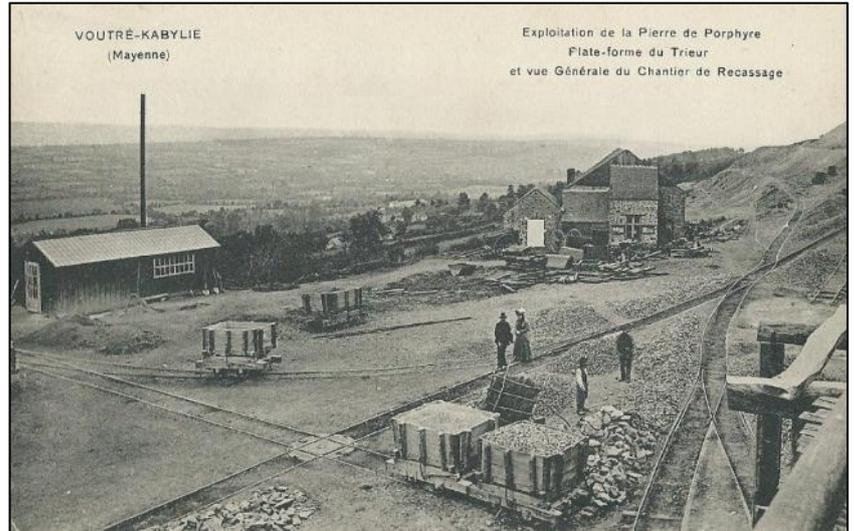


Toujours le même trieur avec, au-dessus à gauche, la casseuse.



## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

La photo ci-contre est prise depuis la casseuse. A gauche de la photo, on aperçoit le bâtiment en bois avec sa cheminée, visible sur la vue précédente, surplombant le trieur n°1.



La photo ci-contre correspond au trieur n°2, situé dans le prolongement du trieur n°3. Il est également visible à droite de la photo ci-dessous.

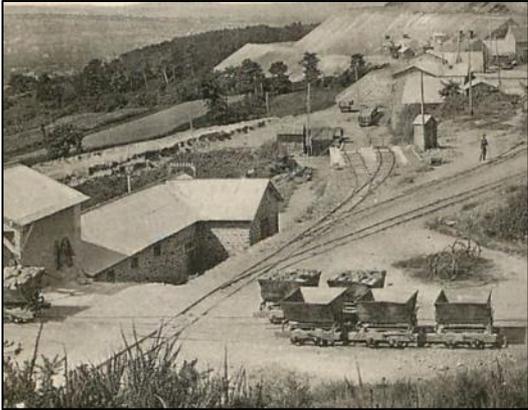


Le trieur n°3.



## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Ci-contre, le trieur n°4, avec 4 voies de chargement parallèles. Ci-dessous, le trieur vu de l'arrière.



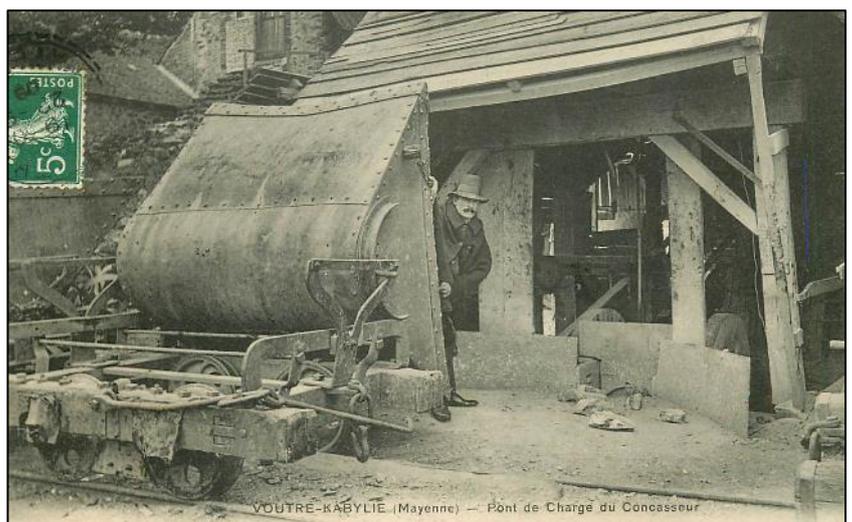
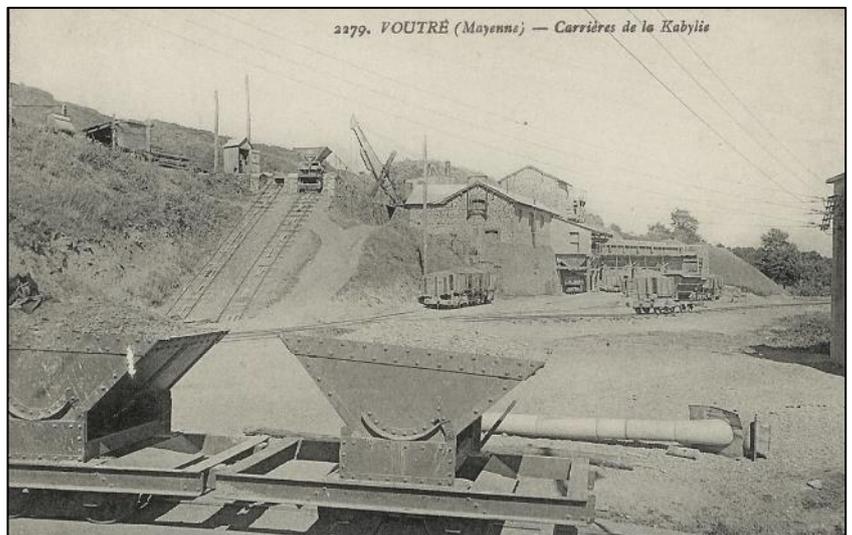
Ci-contre, le même trieur n°4, photographié sous un angle opposé. La voie au premier plan correspond au départ du grand plan incliné descendant vers l'embranchement particulier. On peut noter l'utilisation d'un troisième type de wagonnet, à benne basculante longitudinale, permettant de maintenir le chargement horizontalement dans la pente.

A noter également l'utilisation d'un truc porteur, sur le plan incliné visible à droite, avec un wagonnet à benne basculante latérale. On aperçoit ce plan incliné sur la photo ci-dessus à droite, avec sa guérite.



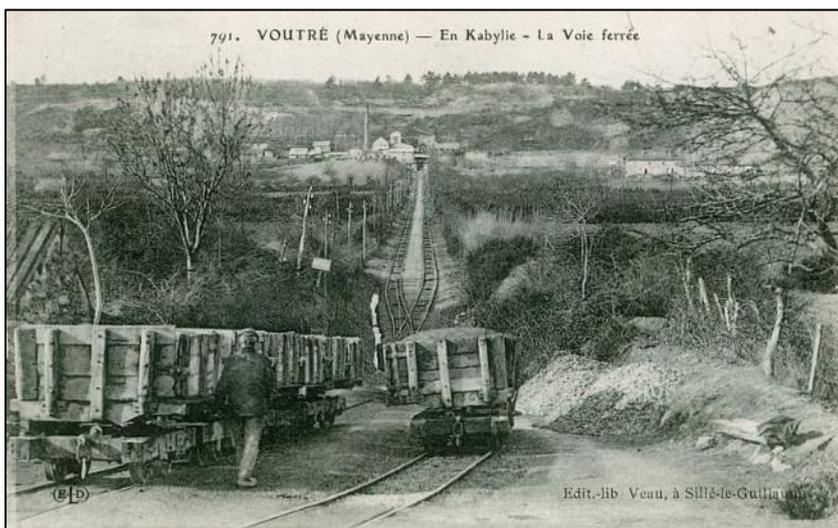
Ci-contre, gros plan sur une benne basculante latérale au niveau du pont de charge du concasseur.

Noter que le châssis avec poutres en bois est une construction bricolée, réalisée par les ateliers des carrières.

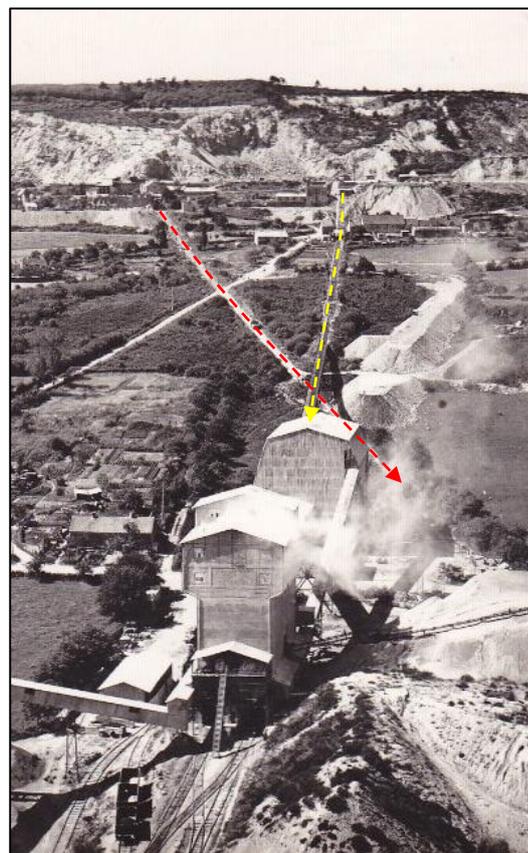


### Le grand plan incliné

Le grand plan incliné permettait de descendre les pierres concassées et triées jusqu'au port-sec, où elles étaient transbordées dans les wagons de la C<sup>ie</sup> de l'Ouest<sup>2</sup>.



Ci-dessous, le tracé du plan incliné est indiqué en tirets rouges sur une vue aérienne datée du début des années 1950. En tirets jaunes, il s'agit du second plan qui lui succéda.



Ci-contre, prise en charge des wagonnets au pied du plan incliné. La locomotive a été mise en service en 1911.

<sup>2</sup> Puis de l'Etat de 1909 à 1937.

### La nouvelle usine de concassage et de triage

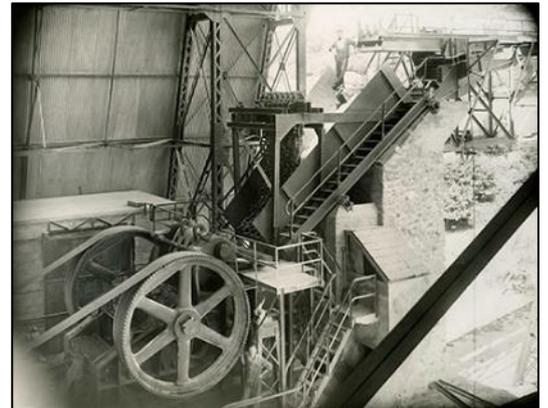
L'usine de concassage et de triage a été construite en 1931-1932 de part et d'autre de l'actuelle D32 (ex N805). A cette occasion, un second plan incliné fut mis en service. Il se terminait par une longue passerelle métallique (voir fiche IPVD [53276.06A](#)) permettant d'accéder directement dans l'usine.



*Ci-contre, l'usine en construction, à droite de la route.*



*Ci-contre, Le bâtiment achevé avec à droite l'extrémité de la passerelle avec un wagonnet. Arrivé au bout de la passerelle, il était déversé dans la goulotte du concasseur.*



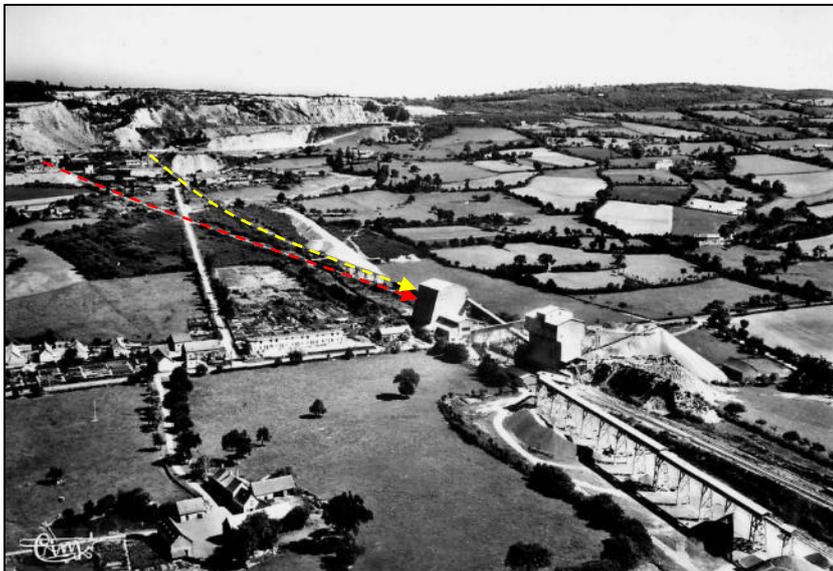
*Un silo avait également été construit en vis-à-vis du concasseur et de l'autre côté de la route.*





*Ci-contre, le silo sous lequel pénètre une voie de l'embranchement particulier. Par la suite, une seconde voie sera posée (ci-dessous). Cette photo a été prise au début des années 1930, alors que la nouvelle usine est en cours d'achèvement.*

*A droite, le panache de fumée de la petite locomotive vue précédemment au pied du plan incliné qui doit encore être utilisé.*



*Ci-contre, sur une vue aérienne datée du début des années 1950, vue d'ensemble du concasseur et du silo. A l'arrière du concasseur, on aperçoit les traces des deux plans inclinés.*

### *L'embranchement particulier*

Avant la construction de l'usine, l'embranchement particulier atteignait le bas du grand plan incliné ; ce qui nécessitait la traversée à niveau de la route nationale. Vers 1930, il fut limité aux silos.

*Ci-contre, l'EP dans les années 1950 avec en haut à droite, la nouvelle usine.*



Cet EP fut déposé au début des années 1990. Un nouvel EP fut créé, orienté vers l'Est.



Vues aériennes 1949 / 2019

Sur les vues aériennes ci-dessus, l'EP « 1930 » est indiqué en rose. L'EP « 1990 » est indiqué en noir.



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

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