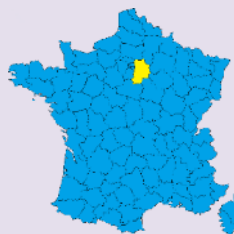


SUJET(S)

**Chemin de fer des carrières de grès du Long-Rocher au canal du Loing
Chemin de fer des carrières des Brosses**



LOCALISATION



Seine-et-Marne

Code INSEE – Commune(s)

77170 – Episy
77186 – Fontainebleau
77312 – Montigny-sur-Loing



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
77186.01M	/	FONTAINEBLEAU - Long Rocher Carrières > EPISY - Canal du Loing Embarcadère	1841	≤ 1869
77312.01M	/	MONTIGNY SUR LOING - Les Brosses Carrière > MONTIGNY SUR LOING - Route de Larchant	≥ 1900	≤ 1950

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Code des chemins de fer – 1^{ère} partie - 1845 [Books.google.fr](https://books.google.fr/)
 Archives parlementaires de 1787 à 1860 – 2^{ème} série – Tome LXXVI [Books.google.fr](https://books.google.fr/)
 Code des ponts et chaussées et des mines – Tome IV - 1847 [Gallica.bnf.fr](https://gallica.bnf.fr/)
 CARRIERES ET CARRIERS DE GRÈS DU MASSIF DE FONTAINEBLEAU ET ALENTOURS [Wordpress.com](https://wordpress.com/)
 Etude documentaire exploitation grès Fontainebleau www1.onf.fr
 Histoire Montigny-sur-Loing Montignysurloing.fr

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

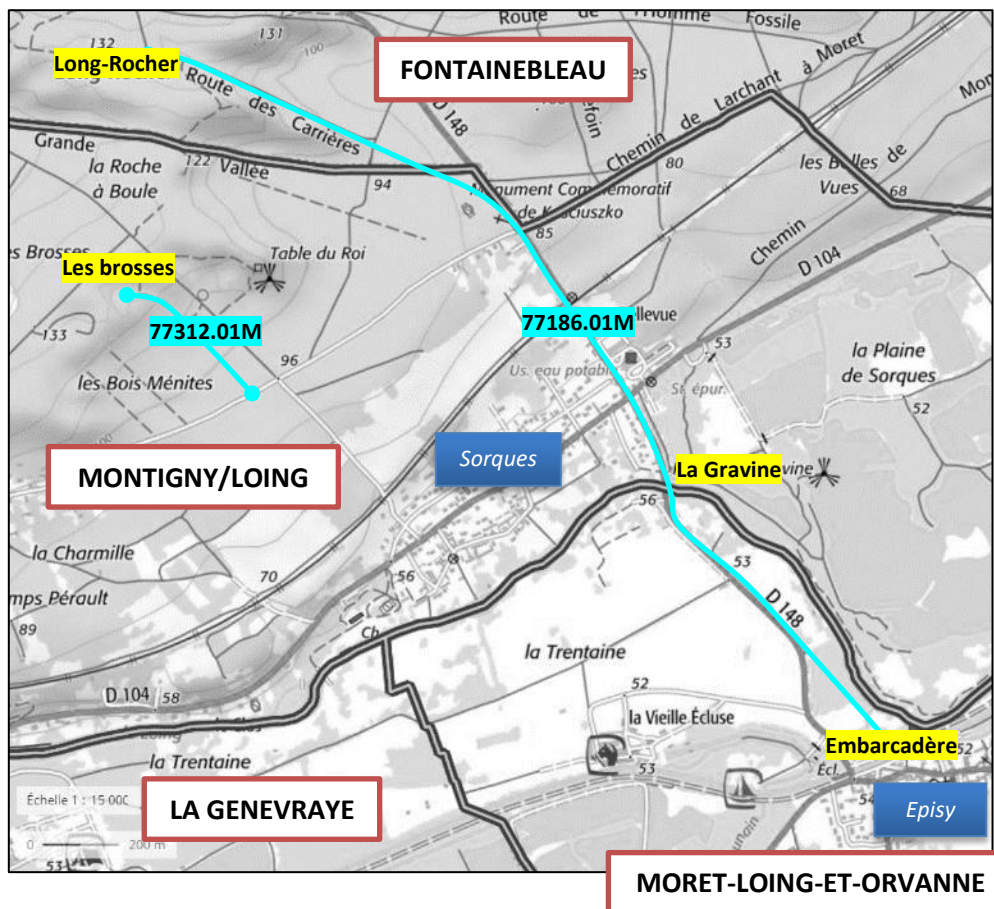
irsp-contact@sfr.fr

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

Les extrémités de la ligne ne sont pas connues avec précision. Le tracé indiqué ci-dessus peut présenter des erreurs.

La commune d'**Episy** a fusionné le 1^{er} janvier 2016 avec la commune nouvelle de **Moret-Loing-et-Orvanne**. Les Inventaires Ferroviaires de France ayant débuté avant cette date, nous conservons le nom et le code INSEE d'Episy.

HISTORIQUE

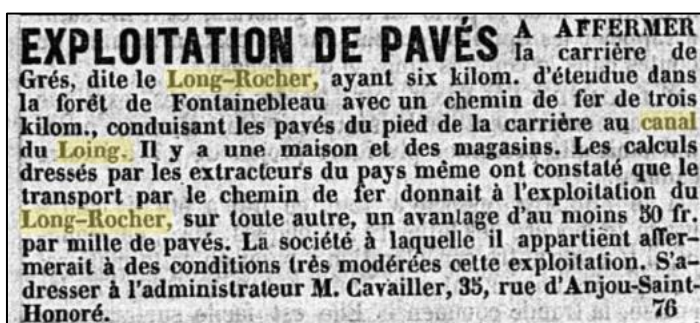
En 1823, Frantz DE ZELTNER¹ obtient une concession provisoire de 9 ans pour exploiter une portion de la forêt de Fontainebleau, afin d'en extraire des grès et en confectionner des pavés. La concession, située au *Long-Rocher*, a une surface de 66,4141 hectares. Ambitieux, il sollicite un bail emphytéotique de 99 ans, dressé le 15 septembre 1829, qui lui est accordé par acte notarié des 18 et 20 mars 1830. Le contrat, confirmé le 1^{er} mars 1832, stipule que DE ZELTNER doit :

- ✓ Paver à ses frais, sur une largeur de 3 mètres dans un délai de 10 ans, le chemin conduisant de la carrière au port de la Gravine.
- ✓ Pratiquer sur environ 400 mètres à travers le *Rocher Marion*, une nouvelle route de 6 mètres de large, destinée à faciliter le débardage des bois de la forêt et leur transport jusqu'au même port.
- ✓ Acquérir un chemin de halage de 6 mètres de largeur sur la rive droite du Loing, sur une longueur de 900 m entre le port et l'écluse d'Episy.
- ✓ Recevoir sur le port de Gravine, tous les produits de la forêt de Fontainebleau (ce port, d'une surface de 91,65 ares disposait de 3 bâtiments).
- ✓ ... et payer une redevance annuelle.

Postérieurement au bail, par ordonnance royale du 20 septembre 1830, DE ZELTNER est autorisé à rendre le Loing navigable sur 1 200 m entre le port de la Gravine et le canal du Loing et de construire une écluse pour relier la rivière au canal. Ce chantier ne sera pas réalisé, DE ZELTNER ayant décidé de partir en Pologne rejoindre les insurgés des soulèvements révolutionnaires. Il revient en France en octobre 1831 avec le grade polonais de colonel, mais infirme.

Le 23 juillet 1833, DE ZELTNER demande l'autorisation d'établir un chemin de fer de 3 km entre les carrières de Long-Rocher et le canal du Loing. Elle lui est accordée par ordonnance royale du 16 octobre 1834. Il s'agit là de l'une des premières autorisations accordées sur le territoire national, après celles des chemins de fer miniers de Saint-Etienne. Les travaux débutent en 1837 mais les débordements du Loing mettent à mal le chemin de fer. D'autre part, l'étude est reconnue mauvaise et le tracé défectueux. L'ouverture officielle a néanmoins lieu le 15 août 1841.

DE ZELTNER s'est acquitté de la redevance annuelle que jusqu'en octobre 1831. Les dépenses s'accumulent et les travaux demandés sont partiellement réalisés. Au milieu des années 1840, DE ZELTNER est tenu de mettre en vente la jouissance de la concession et ses moyens d'exploitation. Mais les ventes restent infructueuses et le 19 juin 1850, un jugement du tribunal déclare le bail résolu.



EXPLOITATION DE PAVÉS A AFFERMER la carrière de Grès, dite le **Long-Rocher**, ayant six kilom. d'étendue dans la forêt de Fontainebleau avec un chemin de fer de trois kilom., conduisant les pavés du pied de la carrière au **canal du Loing**. Il y a une maison et des magasins. Les calculs dressés par les extracteurs du pays même ont constaté que le transport par le chemin de fer donnait à l'exploitation du **Long-Rocher**, sur toute autre, un avantage d'au moins 80 fr. par mille de pavés. La société à laquelle il appartient affermerait à des conditions très modérées cette exploitation. S'adresser à l'administrateur M. Cavailler, 35, rue d'Anjou-Saint-Honoré. 76

Annonce parue dans [Le Constitutionnel](#) du 5 juillet 1845

Le chemin de fer est officiellement abandonné en 1869. Un autre, à l'écartement de 40 cm, l'a remplacé et aurait fonctionné jusqu'au milieu des années 1920, mais uniquement entre les carrières et la route de Fontainebleau (D148).

¹ La particule DE est indiquée sur les documents anciens.

LE LONG-ROCHER



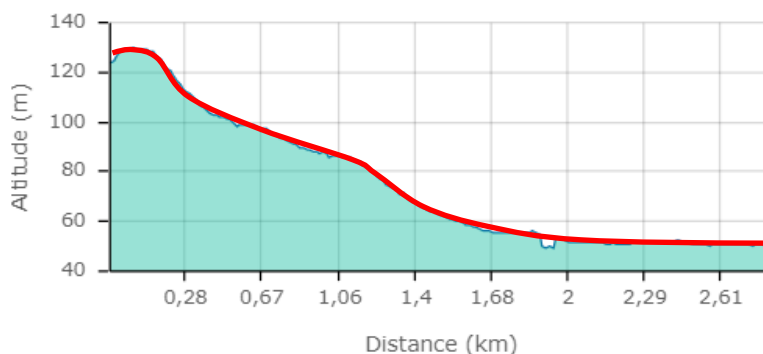
Le lieu est décrit ainsi en 1867 par Adolphe JOANNE : "Le Long Rocher forme, à l'extrémité S.-E. de la forêt de Fontainebleau, une chaîne de grès assez élevée. Sa longueur est de 4 kil. et sa largeur moyenne d'environ 700 mètres. Il présente un long plateau nu, sans arbres, mamelonné ça et là, et coupé de quelques vallées profondes. Le grès en est sur certains points exploités par les carriers". L'exploitation de grès a atteint son apogée dans la première moitié du XIX^e siècle pour le pavage des rues.

LE CHEMIN DE FER

Le cahier des charges² est très détaillé et plusieurs ouvrages d'art sont à réaliser sur les 3 km parcourus par la voie ferrée :

- 1) **Un pont sous le chemin de Larchant à Moret.** La distance entre les culées doit être égale à la largeur du chemin de fer³ et la largeur entre les têtes de 4 m.
- 2) **Un pont au-dessus du chemin de Cuisseaux.** La distance entre les culées doit être de 4 m et la hauteur franche au-dessus du chemin de 4,05 m. La largeur entre les têtes de pont doit être égale à la largeur du chemin de fer.
- 3) **Un pont sur la rivière du Loing.** L'ouverture entre les culées doit être au moins de 30 m. Le dessous du tablier doit être au moins à 60 cm des plus hautes eaux. Le pont peut être suspendu ou en charpente. Les habitants de Sorques sont autorisés à l'emprunter gratuitement.
- 4) **Deux ponceaux à proximité de la rivière du Lunain.** Leur ouverture entre les culées doit être de 3 m pour le premier et d'1 m pour le second. La hauteur franche au-dessus de l'étiage du Lunain doit être de 2,50 m.
- 5) **Un pont sur la rivière du Lunain.** Son ouverture entre les culées doit être au moins de 8 m. La hauteur franche doit être de 2,50 m.

En raison du dénivelé important entre les carrières et la vallée, il faut un système permettant de descendre les wagonnets chargés et de remonter les vides. Il semble qu'on se soit orienté vers un chemin de fer funiculaire dit « chemin de fer à ficelle », au moins sur la moitié supérieure du parcours. Le cahier des charges, pourtant très détaillé, ne mentionne pas le système utilisé ni la localisation de l'installation.

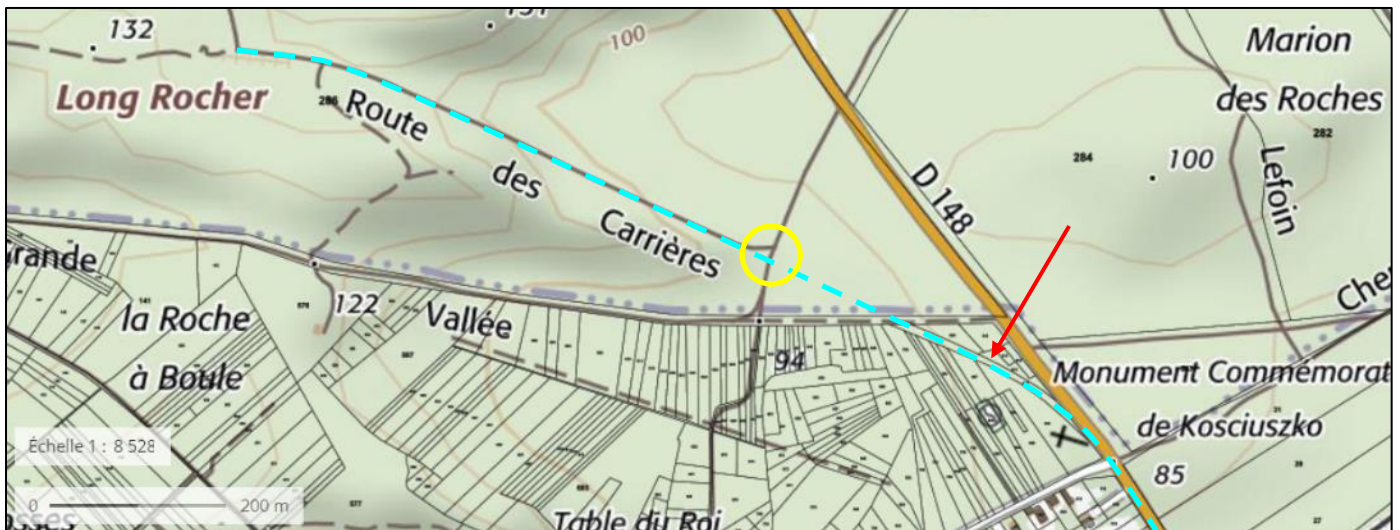


² Un plan est annexé au cahier des charges, mais nous ne l'avons pas trouvé.

³ Le cahier des charges ne précise pas la largeur de la voie.

Le Tracé

Au départ de la carrière, le chemin de fer empruntait l'actuelle Route des Carrières puis rejoignait la route de Fontainebleau (actuelle D148). C'est sur cette section que se situait le plan incliné, ainsi qu'un pont non mentionné dans le cahier des charges : celui dit de « La Cavalière », dont il subsiste les culées (ci-contre photographié en direction du sud-ouest) localisées dans le cercle jaune. Ce pont permettait aux rails de franchir le chemin d'Esquimare (actuelle route et chemin Desquinemare).



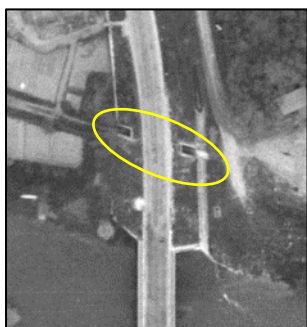
Lien Street View : <https://goo.gl/maps/W2a9N3iwpRRHhk6A8>

On peut noter sur le cadastre superposé à la carte IGN, une parcelle sur la commune de Montigny-sur-Loing, pointée par la flèche rouge et correspondant au tracé du chemin de fer.

Ci-contre, arrivée du chemin au niveau de la petite chapelle édifée à la mémoire de KOSCIUSZKO⁴ (dos à la vue).

⁴ Andrzej Tadeusz Bonawentura KOSCIUSZKO (1746-1817) est un officier polonais qui participa à la guerre d'indépendance des États-Unis et organisa une insurrection contre la domination russe et prussienne en 1794. Il vécut une quinzaine d'années au château de Berville (commune de La Genevraye), propriété de Pierre-Joseph ZELTNER et d'Angélique DROUYN DE VAUDREUIL, parents de Frantz. Le monument actuel a été édifié en 1924.

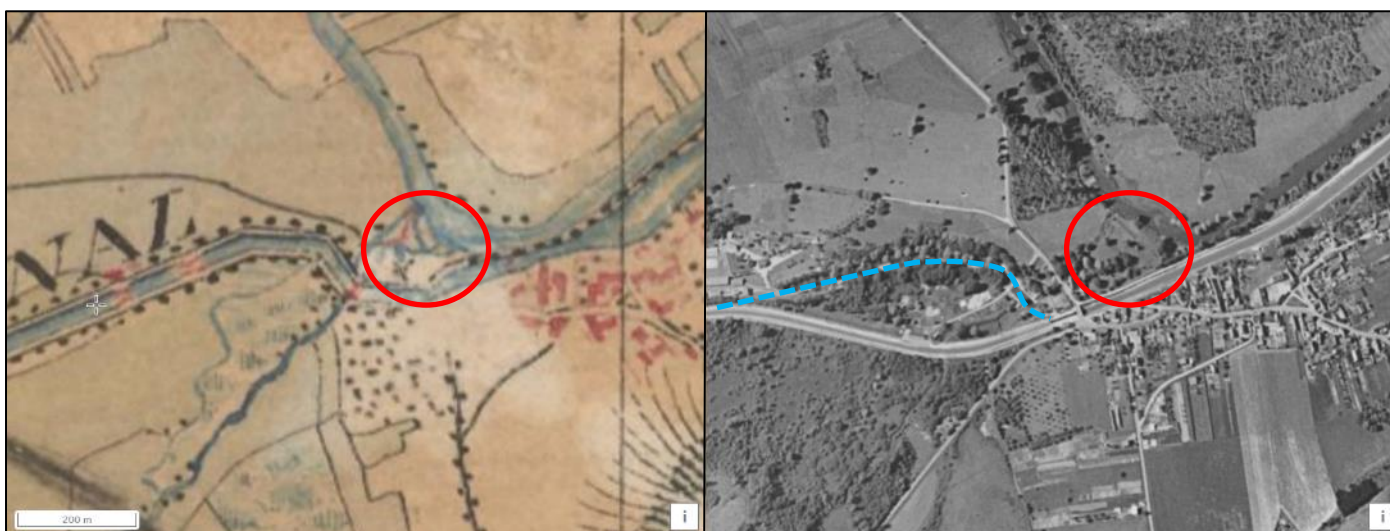
Le chemin de fer empruntait le chemin de la Grande-Haie (route de Fontainebleau, RD148). La largeur de ce dernier ne devait pas être réduite à moins de 10 mètres. Certaines portions devaient être en tranchées et munies de garde-corps. La voie passait sous le chemin de Larchant à Moret ❶ puis traversait à niveau la route de Montigny à Moret ❷ (actuelle D104). A noter qu'à l'époque, la ligne de chemin de fer de Moret-Veneux-les-Sablons à Lyon-Perrache⁵ n'existait pas encore.



Le chemin de Cuisseaux semble aujourd'hui avoir pour nom, chemin de la Gravine. Le pont cité dans le cahier des charges devait se situer au niveau du repère ❸ et pourrait correspondre à celui visible sur la vue aérienne de 1962 ci-contre à gauche.

Avant la construction du chemin de fer, il n'existait pas de pont pour traverser le Loing ❹. Le cahier des charges offrait la possibilité de créer un pont mixte suspendu ou en charpente. Nous ne savons pas quelle option fut choisie. Ce premier pont aurait été détruit au début des années 1850 puis reconstruit. Le pont actuel correspondrait à la troisième génération.

La voie continuait ensuite en direction du canal du Loing. Il y a une incertitude sur l'emplacement exacte de l'embarcadère. Incertitude d'autant plus grande que l'itinéraire du canal a été modifié dans la seconde moitié du XIX^e siècle et donc après l'abandon du chemin de fer. Les ronds rouges ci-dessous signalent l'**emplacement supposé** de l'extrémité du chemin de fer. Sur la vue aérienne ci-dessous, le tracé de l'ancien canal est indiqué en tirets bleus.



Vers 1866

1957

⁵ La section de Moret à Montargis a été ouverte le 14 août 1860.

Ci-contre, le **tracé final supposé** du chemin de fer. Les ponceaux pourraient être situés au niveau des ronds verts ; le pont sur le Lunain au niveau du cercle jaune.

A noter que nos informations sur le tracé de ce chemin de fer s'appuient sur le cahier des charges qui a été annexé au Code des Chemins de Fer de 1845, mais dont il manque hélas le plan de référence qui aurait permis de situer ces différents éléments avec précision. Nos renseignements restent donc très hypothétiques et sont à considérer avec prudence. D'autant qu'à l'exception du pont de la Cavalière, il n'y a presque plus de traces sur le terrain et qu'on ne sait pas si le cahier des charges a été vraiment respecté et tous ses éléments réalisés.



Vue aérienne IGN - 1962

UN AUTRE CHEMIN DE FER



La carte IGN de 1959 signale la trace d'un autre ancien chemin de fer, en service durant la première moitié du XX^e siècle. Celui-ci reliait les hauteurs des Brosses (sablère Sevin) à la route de Larchant. Les wagonnets descendaient par gravité et étaient remontés par un cheval. L'écartement était de 60 cm.



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

irsp-contact@sfr.fr