

SUJET(S)

Chemin de fer des carrières de grès du Bois des Maréchaux



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

78030 – Auffargis
78220 – Les Essarts-le-Roi
78590 – Senlis



Yvelines



SECTION(S) DE LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
78297.01N	420 000	LES ESSARTS LE ROI > MAINTENON	1849	En service
78220.02M	/	LES ESSARTS LE ROI – Gare > SENLISSE - Vaux de Cernay Carrière	1885	≤ 1936



PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

- La Société archéologique de Rambouillet à Senlis et à Dampierre Gallica.bnf.fr
- Conseil municipal de Paris - 1892 Gallica.bnf.fr
- Conseil municipal de Paris – 1892 (plan) Gallica.bnf.fr
- Conseil municipal de Paris - 1905 Gallica.bnf.fr
- Conseil municipal de Paris - 1917 Gallica.bnf.fr
- Annales des ponts et chaussées - 1892 Gallica.bnf.fr
- Annales des ponts et chaussées – 1892 (plans) Gallica.bnf.fr
- Le Tortillard – N°25 – 1^{er} trimestre 2007 tacotdeslacs.free.fr
- Le sentier des Maréchaux dans la Vallée de Chevreuse francedigitale.com
- Randonnée – La Carrière des Maréchaux parc-naturel-chevreuse.fr
- Randonnée – Sentier des Maréchaux parc-naturel-chevreuse.fr
- Piste Les Essarts-le-Roi à Senlis af3v.org
- Étude et visite de la carrière des Maréchaux Cfchanteraines.fr
- Revue générale d'administration – janvier 1892 Gallica.bnf.fr
- Paris ignoré. : 550 dessins inédits d'après nature - 1892 Gallica.bnf.fr
- Les Essarts le Roi - Senlis (Carrière de Vaux de Cernay) Passion-metrique.net

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

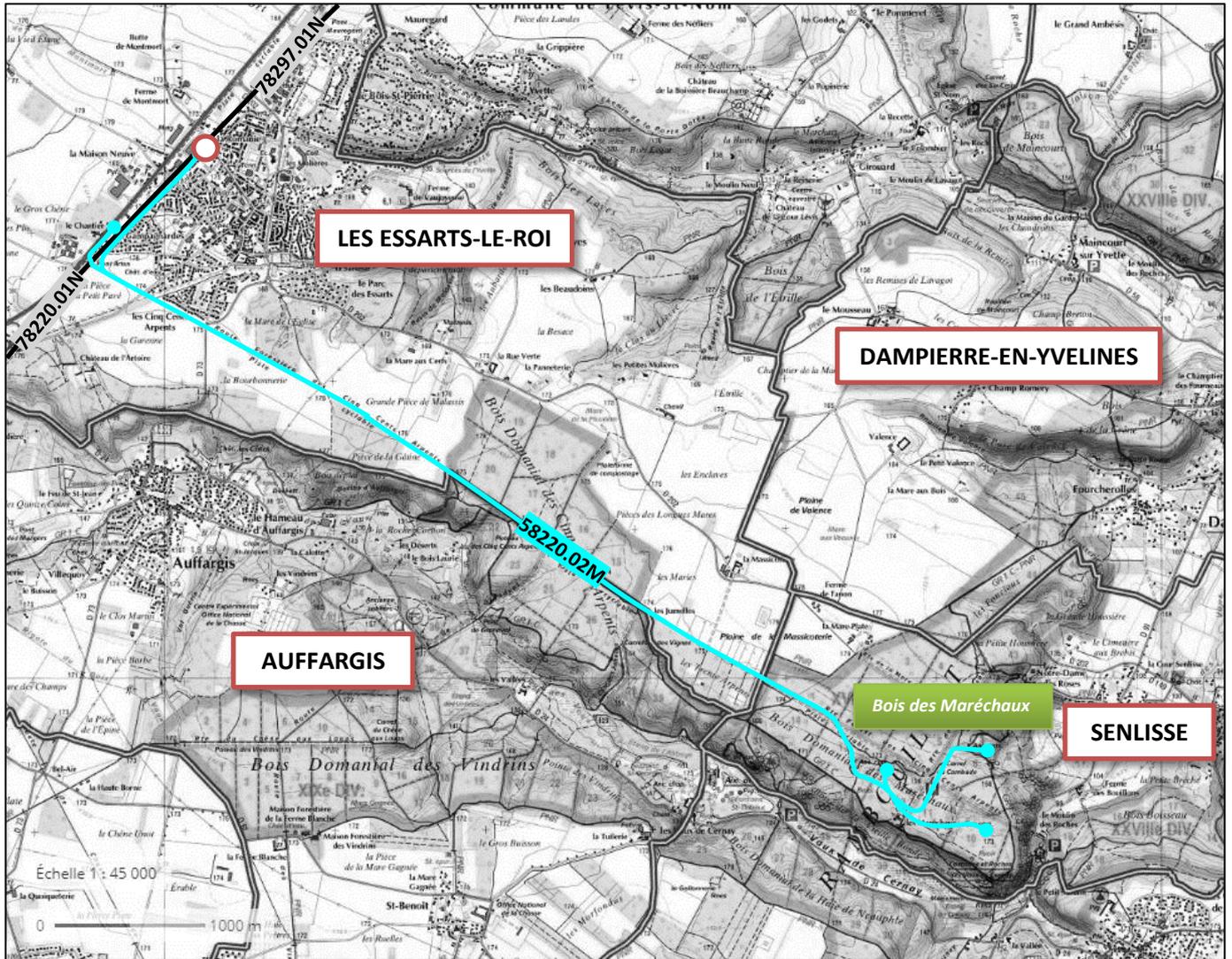
irsp-contact@sfr.fr

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 Normal en service

— Ecartement Etroit abandonné



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

irsp-contact@sfr.fr

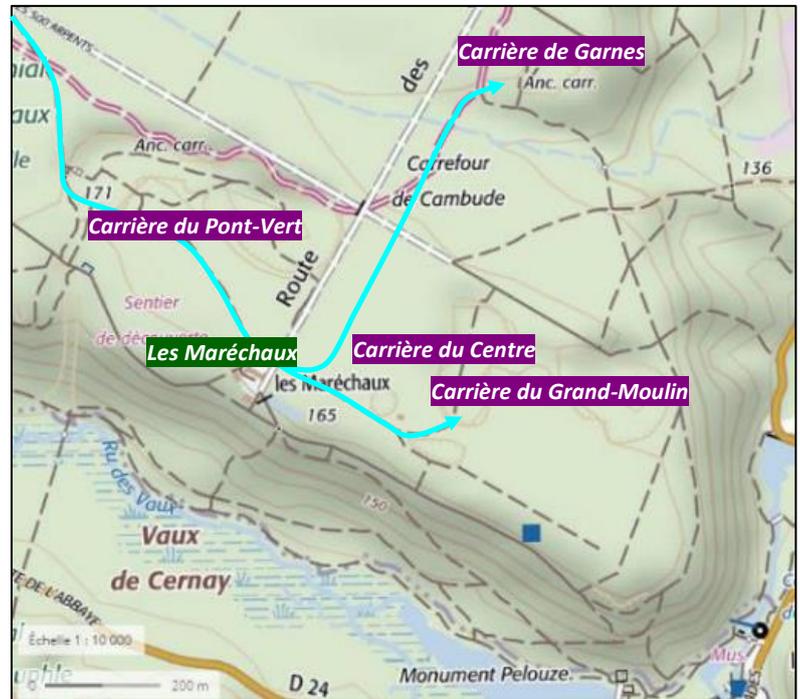
PRESENTATION

Bref historique

Les carrières des Maréchaux furent louées à l'Etat et exploitées en régie directe à partir de **1879**. Elles permirent de répondre au besoin en pavés de la ville de Paris, après l'épuisement des carrières de Marcoussis¹. Les carrières des Maréchaux fournissaient également de la pierre meulière, du sable banc, du ballast.

Quatre carrières furent exploitées : **Pont-Vert**, **Centre**, **Grand-Moulin** (gisement des Maréchaux) et **Garnes**.

L'exploitation cessa le **31 décembre 1930**.



Jusqu'en 1885, les produits des carrières étaient acheminés par tombereaux aux Essarts. La distance à parcourir était de 10 km, sur des chemins rendus impraticables à la saison des pluies. Il fut alors décidé de construire une voie ferrée entre le hameau des Maréchaux et la gare des Essarts-le-Roi² ouverte en 1877. Le choix se porta sur la voie de 0,60 m et le matériel roulant provenant des ateliers Decauville. Les travaux commencèrent au début de l'année **1885**³ et la circulation des premiers trains eut lieu en mars de la même année. La dernière circulation aurait eu lieu vers **1936**.

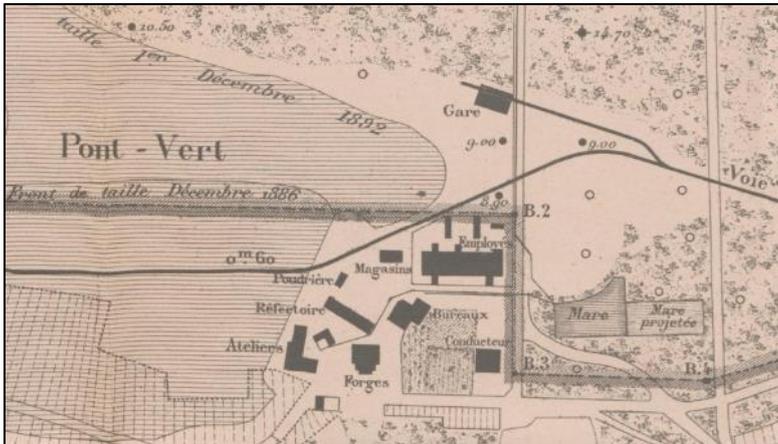
Extrait carte Michelin n°95 – 1933

¹ Les carrières de Marcoussis furent exploitées de 1855 à 1875.

² Avant 1877, la gare était située à l'Artoire, au centre du triangle formé par les bourgs des Essarts-le-Roi d'Auffargis et de Saint-Hubert, sur la ligne de chemin de fer de Paris-Montparnasse à Brest, mise en service par la C^{ie} de l'Ouest le 12 juillet 1849 (section de Viroflay à Chartres). La ligne a été reprise par l'Etat le 1^{er} janvier 1909. La gare actuelle a été inaugurée en septembre 1981.

³ En exécution de la décision du Ministère de l'Agriculture du 29 janvier 1884.

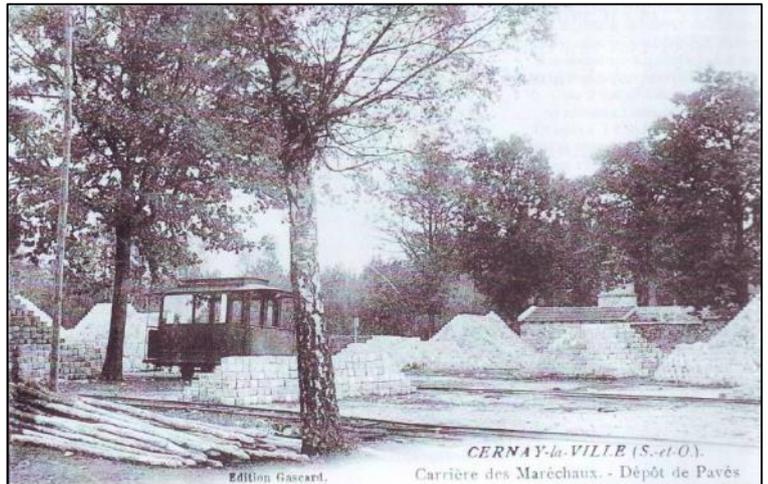
LE HAMEAU DES MARECHAUX



Le hameau en 1892

Ce hameau a été créé pour l'exploitation des carrières au niveau d'un étranglement du gisement. On y trouvait une gare, des ateliers, des forges, le stock de charbon, un réfectoire, une poudrière, des magasins, les bureaux d'exploitation, la maison des employés et celle du directeur. Les pierres étaient rassemblées là, avant d'être évacuées par le chemin de fer.

Ci-contre, une rare carte postale des lieux avec l'une des deux voitures utilisées pour la promenade des visiteurs.



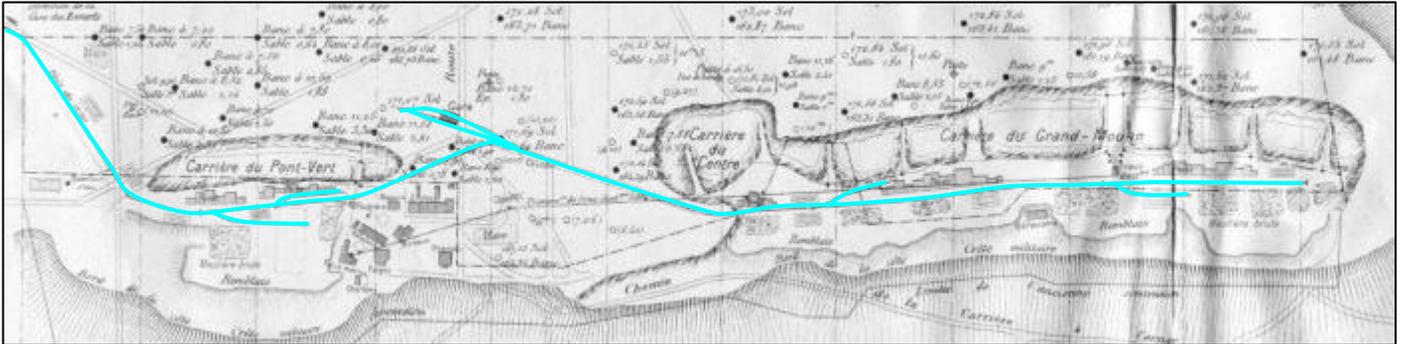
Vue aérienne IGN - 1938

Le secteur a fait l'objet d'une campagne de photographies aériennes en octobre 1933, soit peu de temps après l'arrêt de l'exploitation. La résolution est relativement bonne. Les traces des voies ferrées sont nettement visibles. Le matériel est toujours là ; supposant un arrêt progressif de l'exploitation entre 1931 et 1936.

LES CARRIERES

Vue d'ensemble

Ci-dessous, le secteur des Maréchaux en 1892 avec à cette époque, 3 carrières exploitées. De gauche à droite, les carrières du Pont-Vert, du Centre et du Grand-Moulin. Le chemin de fer Decauville est surligné en bleu. Les points noirs localisent les sondages.



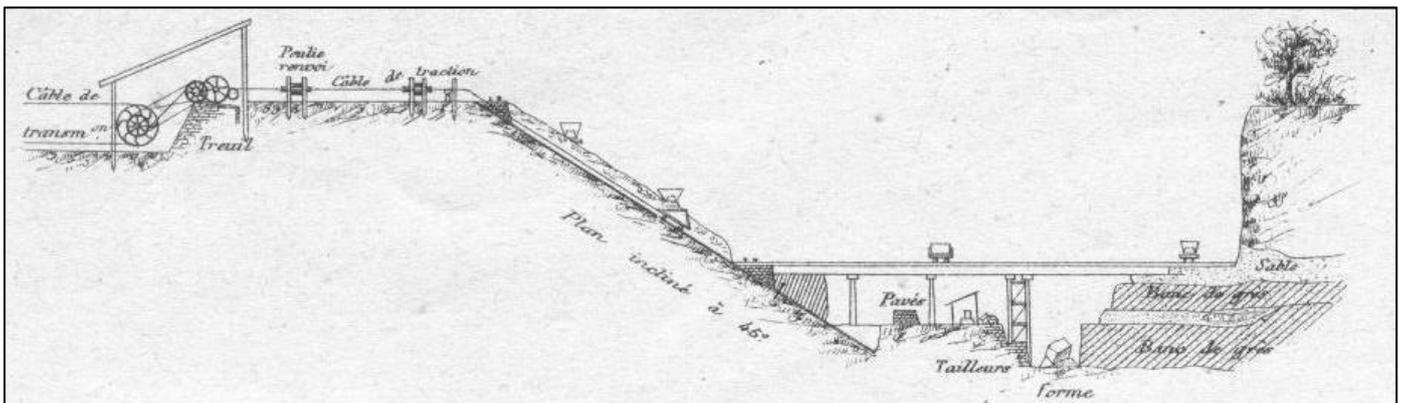
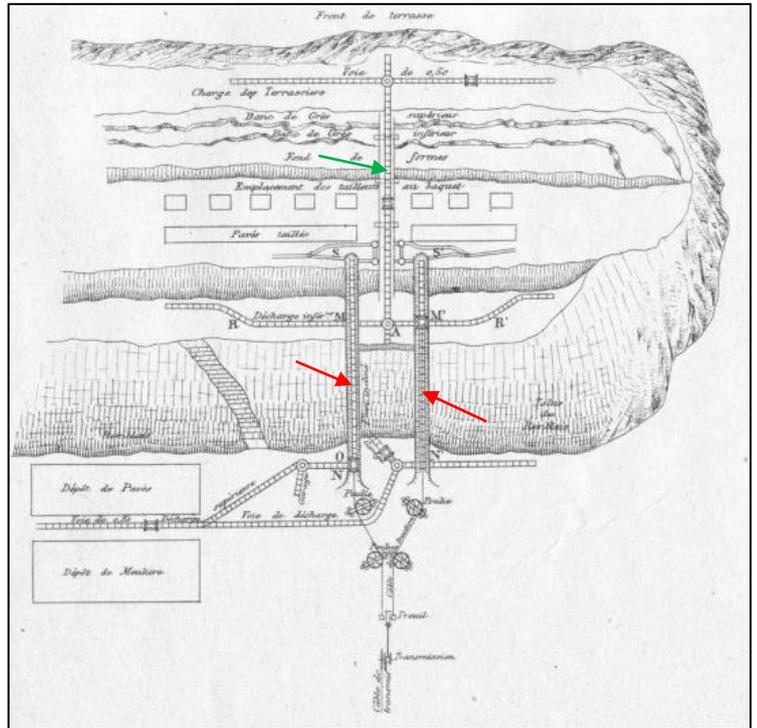
Ci-dessous en haut à gauche, la carrière du Pont-Vert, photographiée dos au hameau des Maréchaux. Les deux autres cartes postales n'ont pas été localisées.



Ci-contre, les passerelles supportent des voies Decauville. Elles sont constituées de fer en U. Contrairement à ce qu'indique la légende, les carrières de Maréchaux étaient situées sur la commune de Senlisse.

Les plans inclinés

Les treuils des plans inclinés de la carrière du Pont-Vert étaient mus par une transmission de force télodynamique (par courroies) fournie jusqu'en 1908 par une locomobile mixte de 25 chevaux. Celle-ci fournissait également l'air comprimé, l'énergie électrique et la force pour les machines-outils des ateliers. Une nouvelle installation constituée de deux machines à vapeur mi fixes de 25 chevaux fut mise en service en 1914. Ci-contre, les installations en 1892. A cette période, les voies de terrassement sont à l'écartement de 50 cm. Sur ce schéma, deux plans inclinés sont visibles, pointés par les flèches rouges. Les wagonnets circulent perpendiculairement à la pente, posés sur des trucs. La flèche verte pointe une passerelle. Les poulies muent par la transmission de force télodynamique sont visibles en bas. Ci-dessous, les installations vues de profil.



Pour la carrière du Grand-Moulin, les treuils faisaient appel à l'énergie électrique mise en service en 1889. Son principe : une dynamo génératrice, actionnée par la locomobile, générait le courant qui circulait sur 800 m (tirets rouges ci-dessous) jusqu'à la dynamo réceptrice.

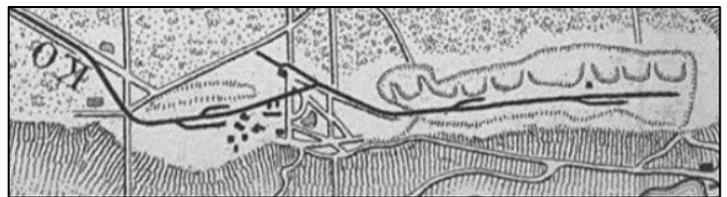




Un blog fait référence à un ascenseur à wagonnets. Cette structure, construite semble-t-il dans les années 1920, n'a pas été localisée sur les vues aériennes.

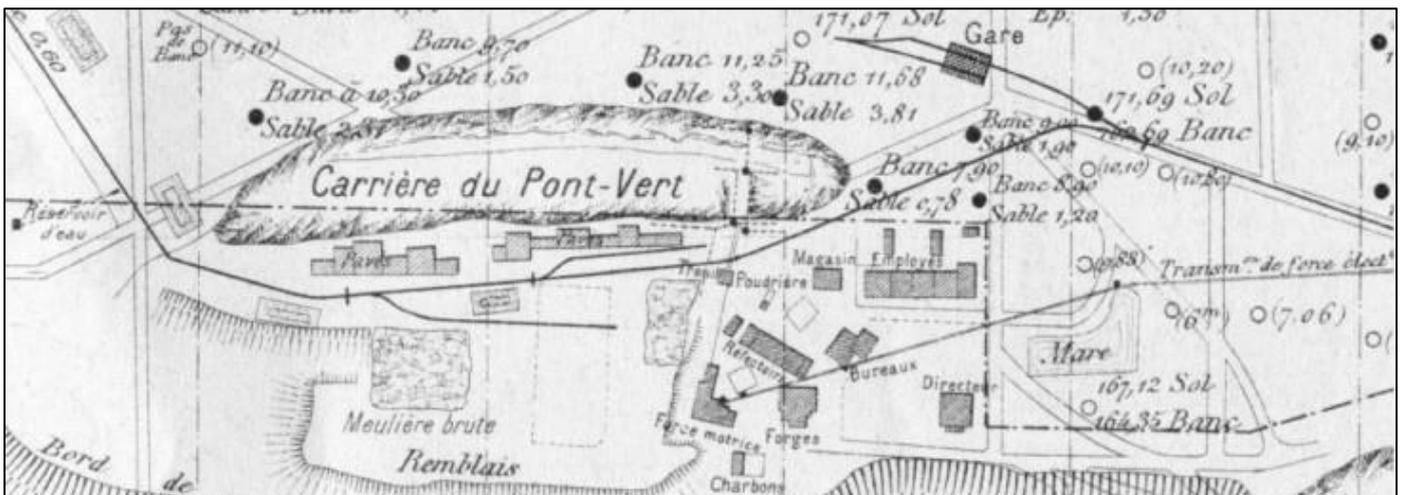
Les voies ferrées des carrières

Le kilomètre zéro de la ligne de chemin de fer partant vers la gare des Essarts était fixé en limite de concession (mention K0 inversée à gauche du plan ci-contre). En 1892, 1 700 m de voies étaient établis à l'intérieur de la concession. Leur emplacement variait avec l'avancement du front d'attaque et l'emplacement des dépôts. Les voies sont indiquées sur les plans de 1892 et les vues aériennes présentés ci-après. L'année précédente, 1 200 m de voies de 50 cm sont inventoriés dans le matériel de terrasse, qu'il faut sans doute additionner aux 1 700 m de voies de 60 cm. En 1917, la longueur des voies de 60 cm est de 3 km. En vue de simplifier l'exploitation, il est probable que les voies de 50 furent rapidement remplacées par des voies de 60.

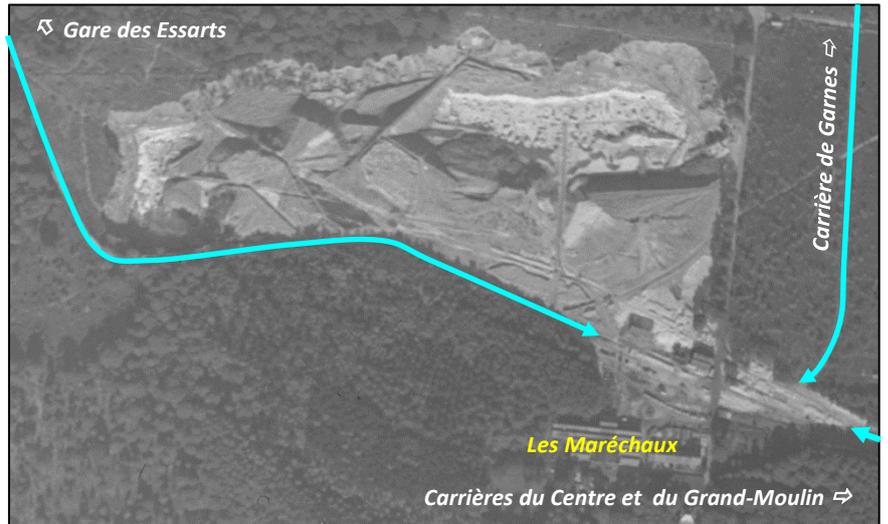


La carrière du Pont-Vert

Il s'agit de la première carrière exploitée.



Ci-contre, l'exploitation en 1933 avec les voies Decauville surlignées en bleu.

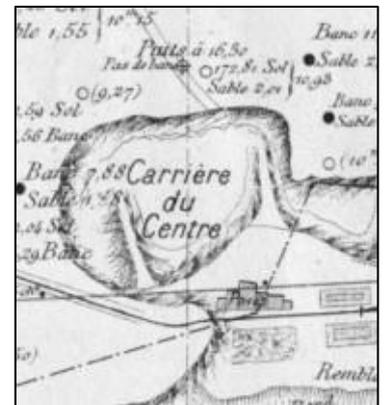


Vue aérienne IGN – 1933

Carrière du Centre

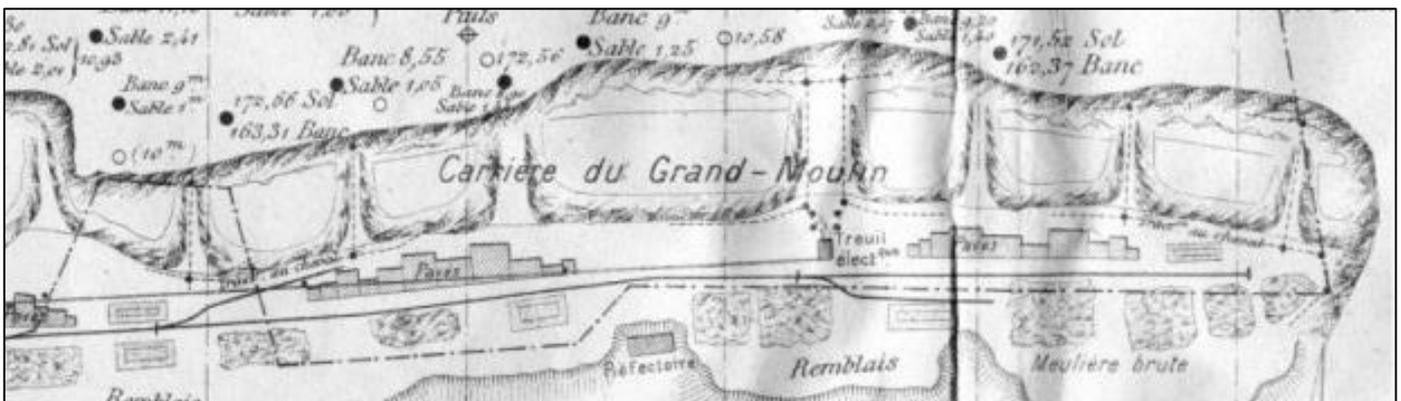
Cette petite carrière était située à quelques centaines de mètres à l'est du hameau des Maréchaux. Comblée et reboisée, elle n'est plus visible sur les vues aériennes des années 1930.

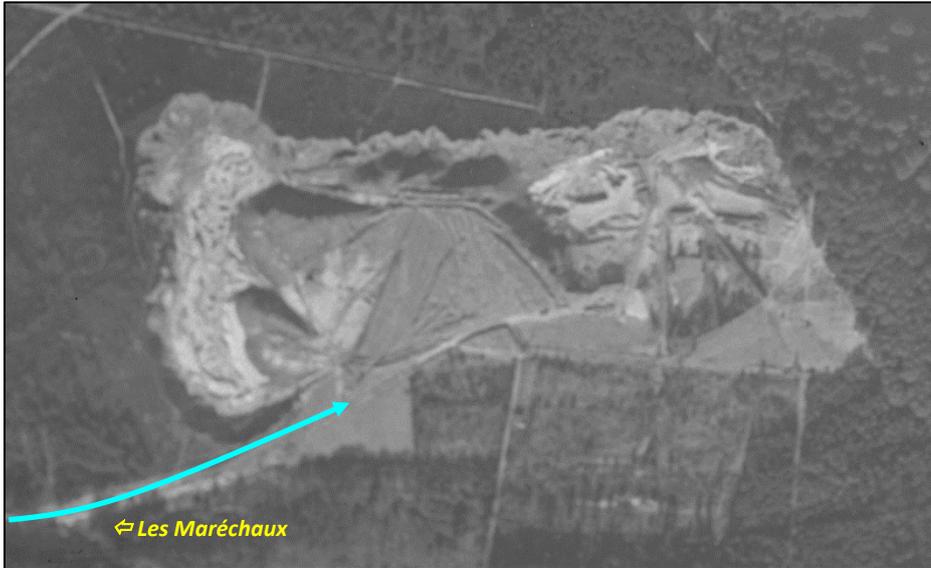
La Ville de Paris était tenue de reboiser en pins et chênes, les parties des carrières dont l'exploitation était terminée.



Carrière du Grand-Moulin

Cette troisième carrière était située dans le prolongement de la Carrière du Centre.





Ci-contre, la carrière en 1933. Elle est en grande partie comblée et reboisée.

Vue aérienne IGN – 1933

Carrière de Garnes

Cette carrière était située au nord-est du hameau des Maréchaux. Autrefois effectuée par le département, l'exploitation de ce petit gisement de 3 hectares fut reprise en 1912.



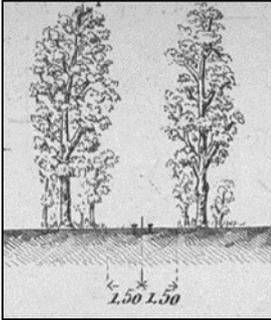
Carte IGN - 1957

A cette occasion, la voie ferrée fut prolongée depuis le hameau des Maréchaux.

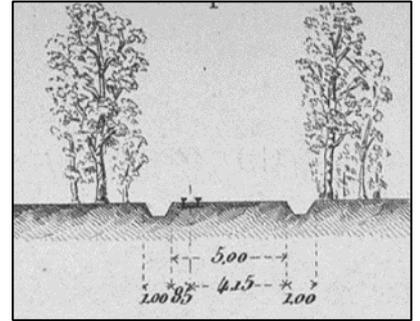


Vue aérienne IGN – 1933

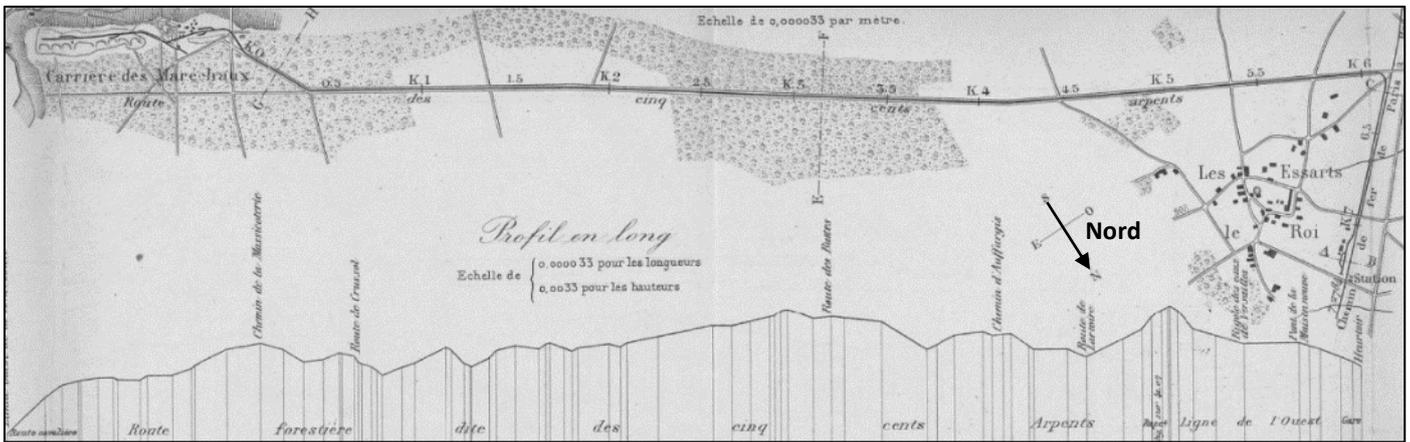
LE CHEMIN DE FER DES MARECHAUX



Quittant le hameau, la voie empruntait dans l'axe et sur 400 mètres, une route cavalière (ci-contre à gauche). Elle rejoignait ensuite la **route Forestière des Cinq Cents Arpents**, qu'elle suivait en ligne droite sur 5,8 km jusqu'au Pont Artus, en accotement nord (ci-contre à droite). Au moins une zone de croisement avait été prévue environ 50 m avant le passage à niveau de la route des Essarts à Auffargis (D73).



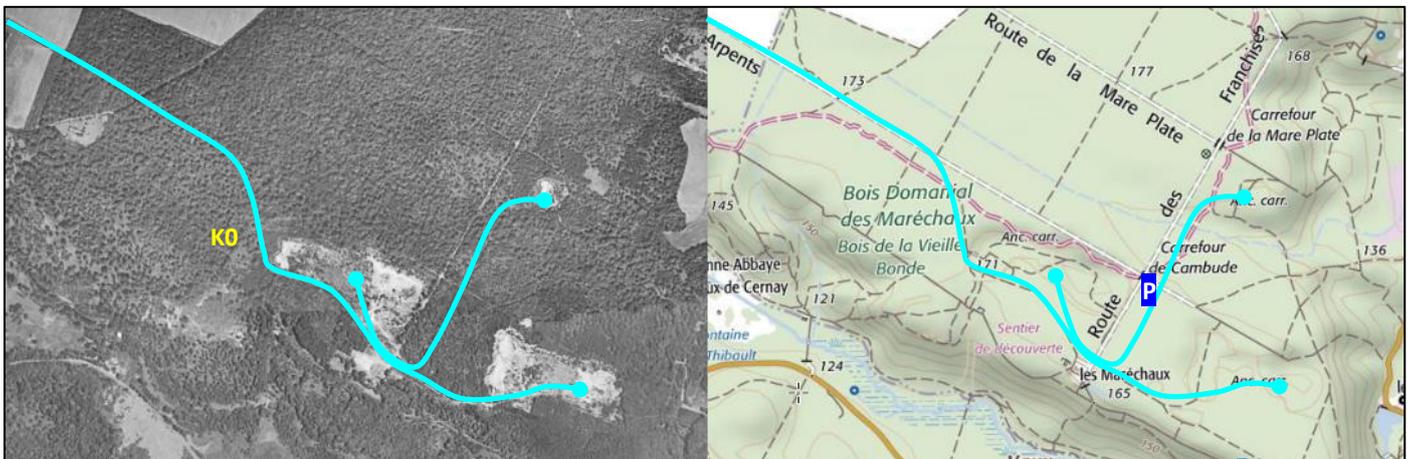
Ci-dessous, le tracé et le profil en long de la ligne depuis les carrières jusqu'à la gare des Essarts (174,13 m d'altitude), totalisant 7,278 km depuis le kilomètre zéro (170,96 m d'altitude). Les deux points hauts, étaient respectivement situés au kilomètre 4,200 (177,53 m) et au kilomètre 6,250 (177,58 m). La pente maximale atteignait 15‰.



Carrières

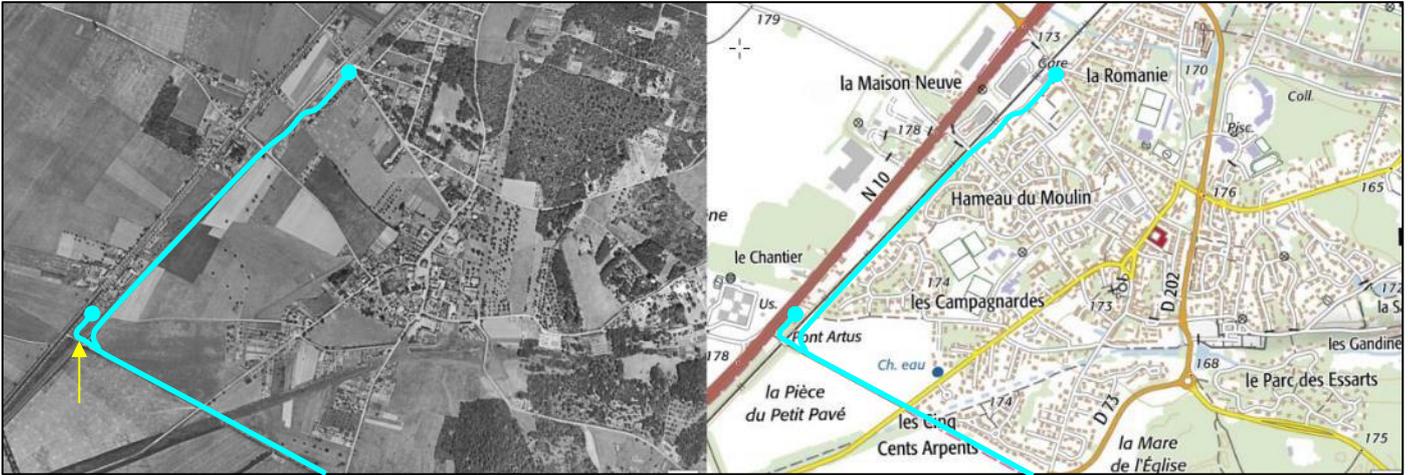
Essarts-le-Roi

Ci-dessous, report des voies principales au départ des carrières.



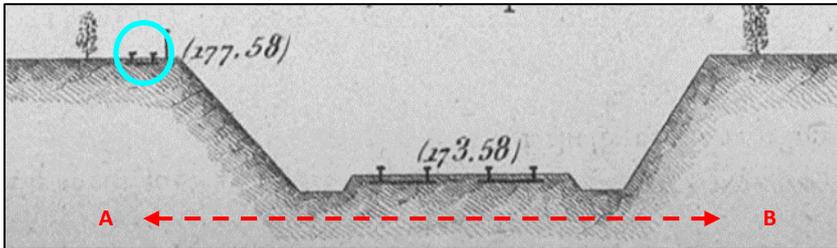
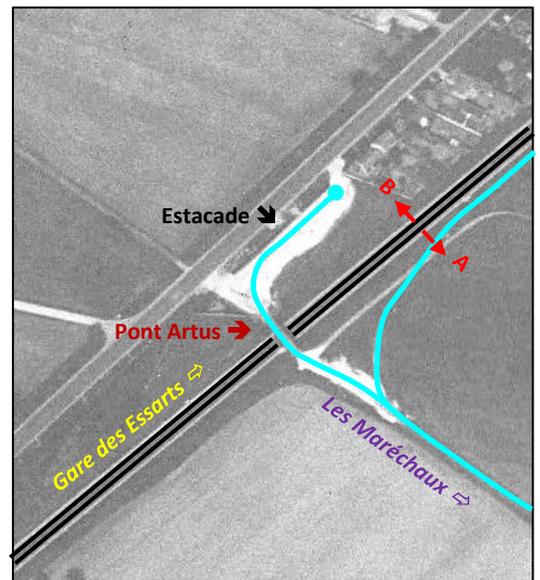
Vue aérienne IGN – 1949

Ci-dessous, report des voies principales à l'arrivée aux Essarts-le-Roi.



Vue aérienne IGN – 1949

A l'origine, la voie des carrières virait à angle droit avant le Pont Artus et poursuivait sur 1 km jusqu'à la gare des Essarts. En 1888, la courbe Decauville de 19,5 m de rayon fut remplacée par une courbe système Péchot de 41 mètres rayon. Ci-dessous, la voie Decauville (cercle bleu) longeant celles de la ligne de Paris à Brest, vue en direction de Brest selon la coupe A-B (ci-contre).

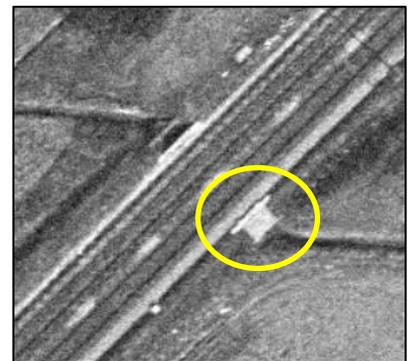


Vue aérienne IGN 1934

La voie fut déposée en 1914, réquisitionnée par l'Armée puis reposée après-guerre. Les archives consultées n'ont pas permis d'en connaître précisément la date. C'est a priori lors de cette reconstruction qu'une voie fut posée sur le Pont Artus afin d'accéder à une estacade avec trémies, construite pour le chargement des camions.

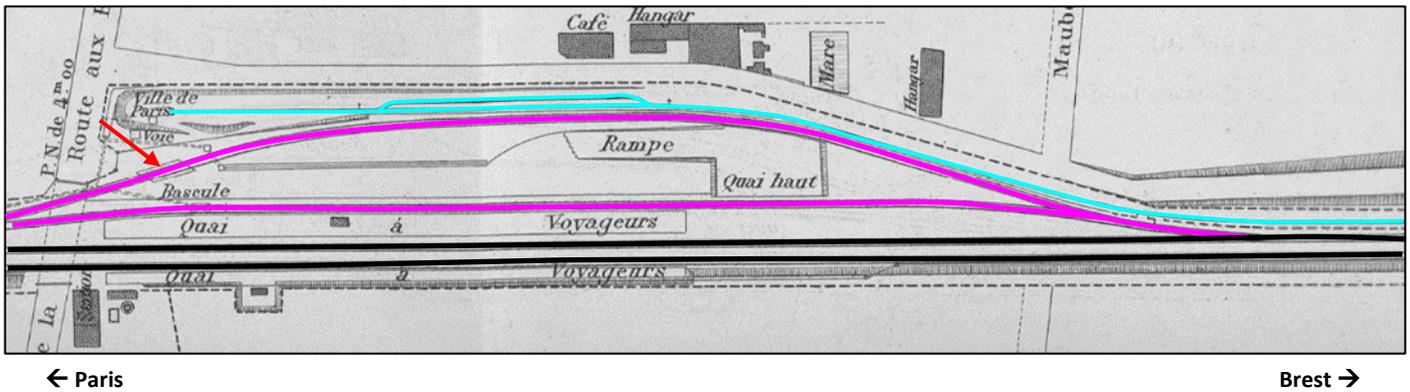


Le long des voies de la ligne Paris-Brest, on trouvait le seul ouvrage d'art de la ligne : un pont métallique de 1,5 m de haut sur 1 m d'ouverture au-dessus d'une rigole. Nous ne savons pas quel est son état aujourd'hui.

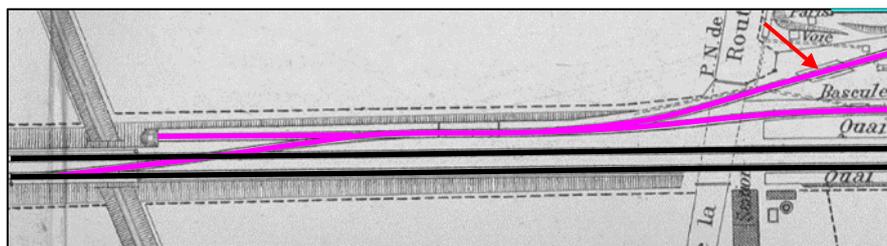


Vue aérienne IGN - 1965

Ci-dessous, plan de la gare des Essarts. La voie étroite est surlignée en bleu, les voies normales déposées en rose et les voies normales en service en noir. L'extrémité du chemin de fer des carrières était située approximativement à l'emplacement de la nouvelle gare inaugurée en 1981.



Ci-dessous, l'extrémité côté Paris. Noter le pont bascule de 8 tonnes pointé par la flèche rouge, pour le pesage des wagons sur la voie normale.

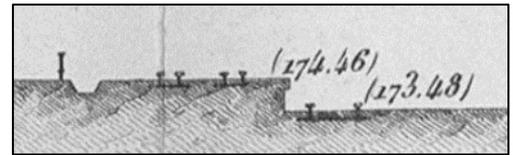


Ci-contre, les voies de 60 cm au niveau du café de la Gare dans les années 1920. Il n'y avait pas de plaque tournante à l'extrémité. Les locomotives retournaient aux carrières, cabine en avant.

Lien vers Street View : <https://goo.gl/maps/UWx7A5fEbeTRDA2XA>



Le photographe s'étant positionné sur l'un des wagons, les deux voies étroites sont nettement visibles. L'une était parallèle à la voie normale pour permettre le chargement des wagons ; l'autre permettait la remise en tête des locomotives. Les voies étaient surélevées d'un mètre par rapport à la voie normale.



Cette autre photo est prise en amont du passage à niveau de l'avenue de la Gare. Ce passage à niveau n'existe plus, remplacé par un passage souterrain piétonnier.

A droite, les deux voies de la ligne Paris-Brest. A gauche, les deux voies marchandises. Le café de la Gare est visible avec, devant, un train de pavés.

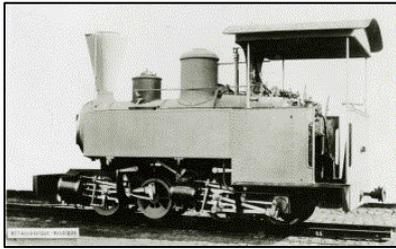


Autre photo prise approximativement sous le même angle dans les années 1920.

LE MATERIEL

Les trains étaient constitués de 8 ou 10 wagons, selon la puissance de la locomotive utilisée. Le trajet aller-retour se fait en 1 h 20, dont 25 minutes pour le retour.

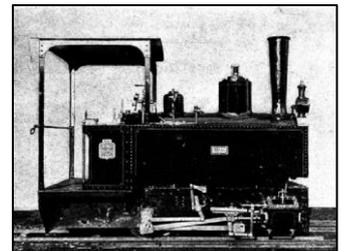
Jusqu'en **août 1888**, l'exploitation fut assurée par une seule locomotive Decauville 020T (n°23), baptisée *Yvette*.



Elle fut secondée par une locomotive système Mallet 020+020T (n°52) baptisée *Sergent Bobillot* (ci-contre).

En **1905**, le matériel utilisé sur la ligne de chemin de fer était constitué de 2 locomotives de 6 tonnes, 32 wagons porteur de 3 tonnes de charge, et 2 wagons voyageurs. Le matériel de terrassement était constitué de 50 wagonnets. Ils étaient soit équipées de caisses en tôle pour l'évacuation des déblais, soit de plateaux à claire-voie pour remonter les pavés de la carrière.

Vers la même période, une troisième locomotive Decauville 020T type 3 (n°309), baptisée *Yveline*, rejoint le parc de matériel roulant.



En **1917**, le rapport du chef d'exploitation de la carrière liste le matériel suivant pour le transport :

- ✓ 1 locomotive Decauville, système Mallet, de 12 tonnes ;
- ✓ 2 locomotives Decauville de 6 tonnes ;
- ✓ 2 wagons de voyageurs de 10 places assises ;
- ✓ 31 wagons de 3 tonnes ;
- ✓ 11 km de voies de 60 cm de 9,5 kg/m ;
- ✓ 2 croisements à 3 voies ;
- ✓ 27 croisements à 2 voies.

Le matériel de terrassement comprend alors entre autres :

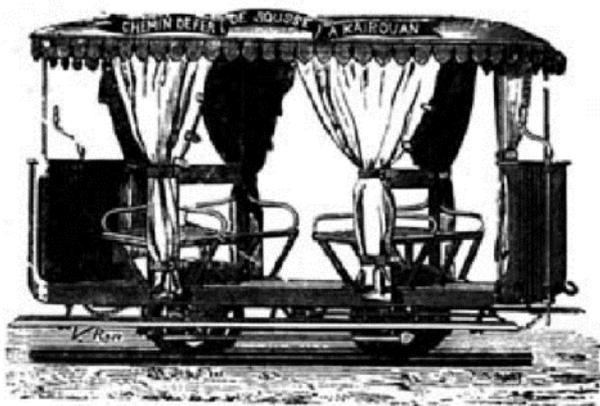
- ✓ 76 wagonnets de 500 litres ;
- ✓ 50 wagonnets de 300 litres ;
- ✓ 3 km de voies de 60 cm de 7 kg/m et 4,5 kg/m.

Dans le même rapport est indiqué que « *une partie de nos wagonnets de terrasse, tout notre matériel de transport et la voie ferrée reliant la carrière à la gare des Essarts ont été réquisitionnés et enlevés en août 1914 par l'autorité militaire, de sorte que tout transport et tout trafic sont devenus impossibles depuis cette époque* ». Il ne doit donc s'agir que d'un inventaire théorique...

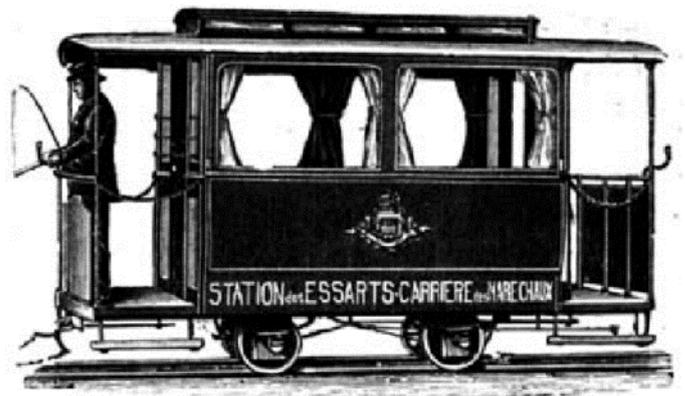


Enfin, une quatrième locomotive Decauville 020T du type Progrès, fut mise en service au début des années 1920. Elle est visible en gare des Essarts sur une carte postale ancienne.

Deux « wagons de voyageurs » de 16 et 10 places avaient été livrés par Decauville avec la ligne. Ils servaient au transport des ingénieurs en tournée, du personnel de la carrière et des visiteurs.



Voiture découverte de type H
16 places assises et 4 debout



Voiture Type L de 10 places assises, portant l'inscription
« STATION des ESSARTS-CARRIERE des MARECHAUX ».

Pour finir, notez qu'il est possible d'emprunter l'ancien itinéraire du chemin de fer, jusqu'au Pont Artus (voir ci-dessous).

