

SUJET(S)

Réseaux des carrières de grès de La Troche et du Bois Persan



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

91471 – Orsay
91477 – Palaiseau



Essonne



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
91377.04N	553 000	MASSY - Massy Palaiseau Gare > BAILLEAU ARMENONVILLE - Gallardon Gare - 28	1930	1939
91377.06N		MASSY - Massy Palaiseau Gare > LIMOURS - Gare	1854	En service
91477.01M	/	ORSAY - La Troche Corbeville Carrière Ouest > PALAISEAU - La Troche Corbeville Carrière Est	≥ 1880	1937
91477.02M	/	ORSAY – Bois Persan Carrière Ouest > ORSAY - Bois Persan Carrière Est	≥ 1880	≤ 1960

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

La carrière de la Troche Photos.piganl.net
 Parcours historique: à la découverte du plateau de Palaiseau Books.google.fr
 La carrière du Bois Persan Geocaching.com
 Diagnostic patrimonial de l'OIN de Paris-Saclay Patrimoine.iledefrance.fr
 Carrière de la Troche Danielclerc.fr

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

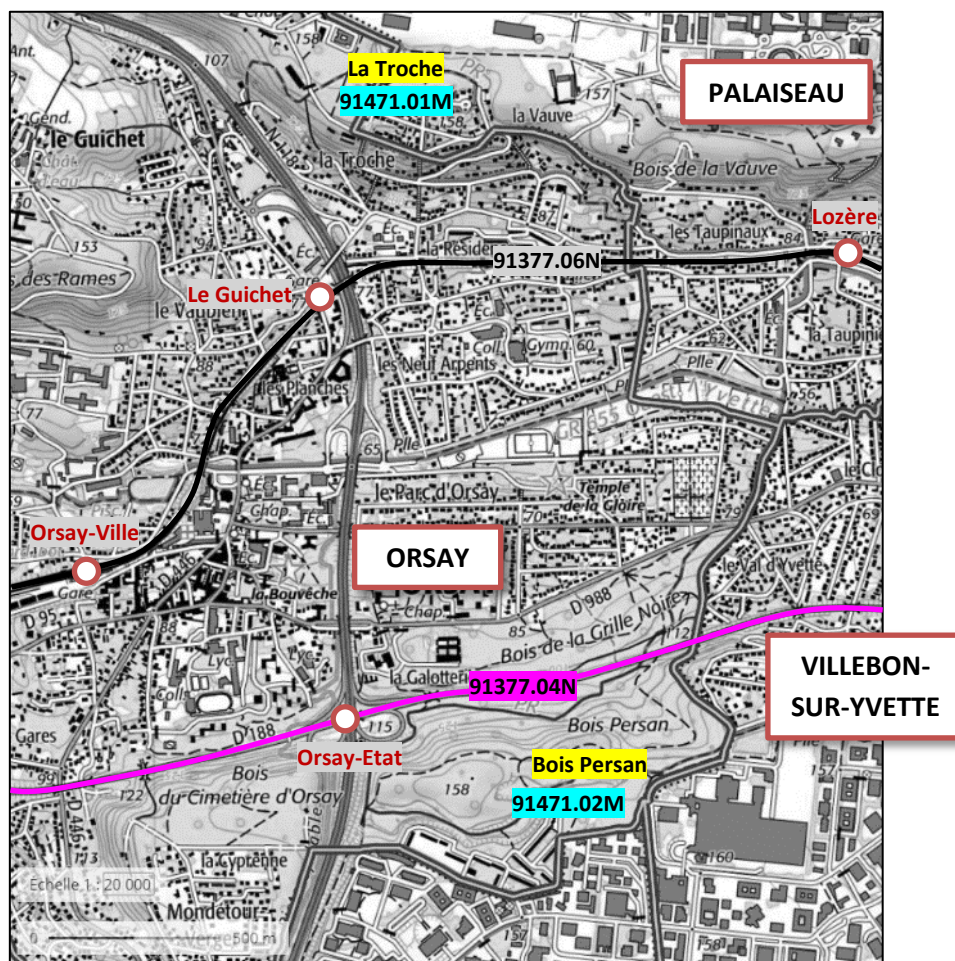
irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites extérieurs 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.

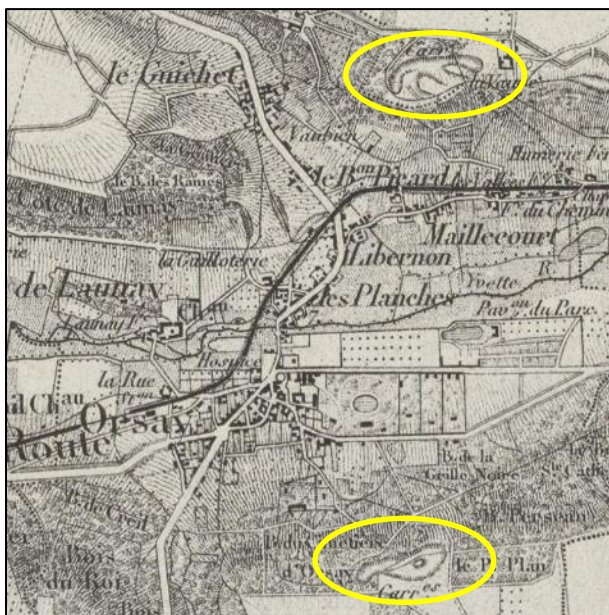
LOCALISATION



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

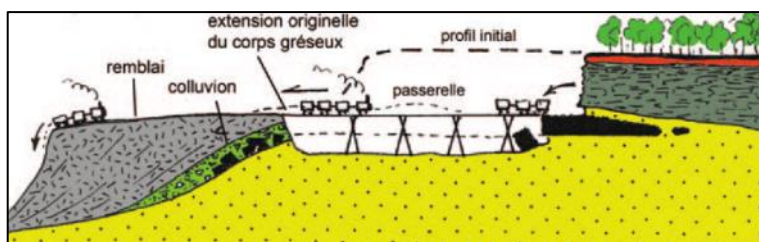
La mise en service des réseaux Decauville serait intervenue à la toute fin du XIX^e siècle. Plusieurs cartes postales anciennes nous montrent ces réseaux, mais parfois sans les localiser précisément. Autant celles légendées « Lozère » ou « La Troche » ne peuvent prêter à confusion ; autant celles légendées « Orsay » peuvent indifféremment présenter les carrières de La Troche ou du Bois Persan. Des erreurs sont donc possibles.

PRESENTATION



1888

Les deux carrières étaient exploitées de la même manière : Pour atteindre les blocs de grès (en noir), « posés » sur le sable de Fontainebleau (en jaune), il était nécessaire d'enlever le limon (en orange) et la couche d'argile à meulière (en gris).

Source : [ResearchGate](#)

Dans les deux carrières, nous retrouvons ainsi au moins une passerelle pour acheminer ces déblais par wagonnets en direction de la vallée, constituant ainsi un immense talus.



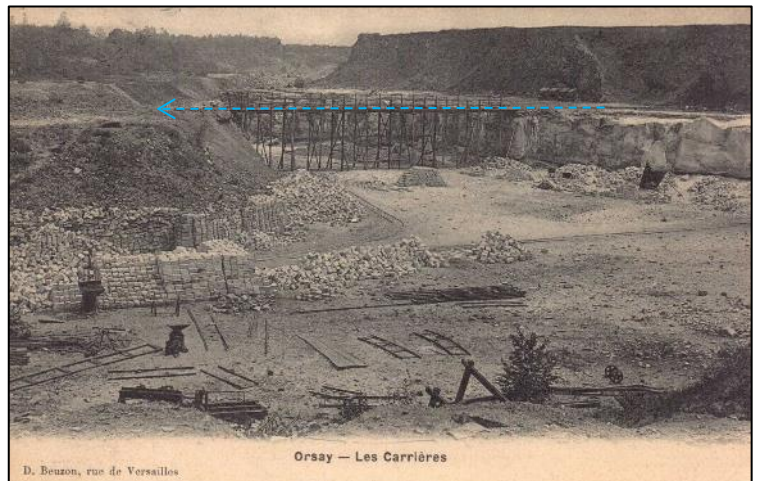
Vue aérienne IGN - 1937

Ci-contre, vue d'une passerelle (flèche rouge) à La Troche, avec le cône de déblais. La flèche en tirets bleus indique le sens d'évacuation des déblais.



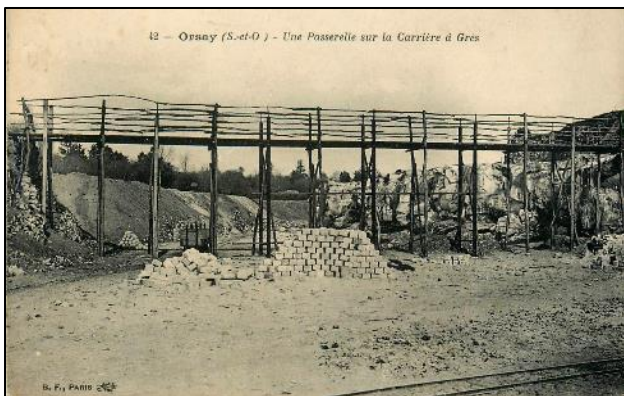
Vue aérienne IGN - 1937

Ci-dessous et ci-contre, beaucoup plus vaste, la carrière du Bois Persan, avec également une passerelle (flèche rouge) et le cône de déblais. La flèche en tirets bleus indique le sens d'évacuation des déblais.

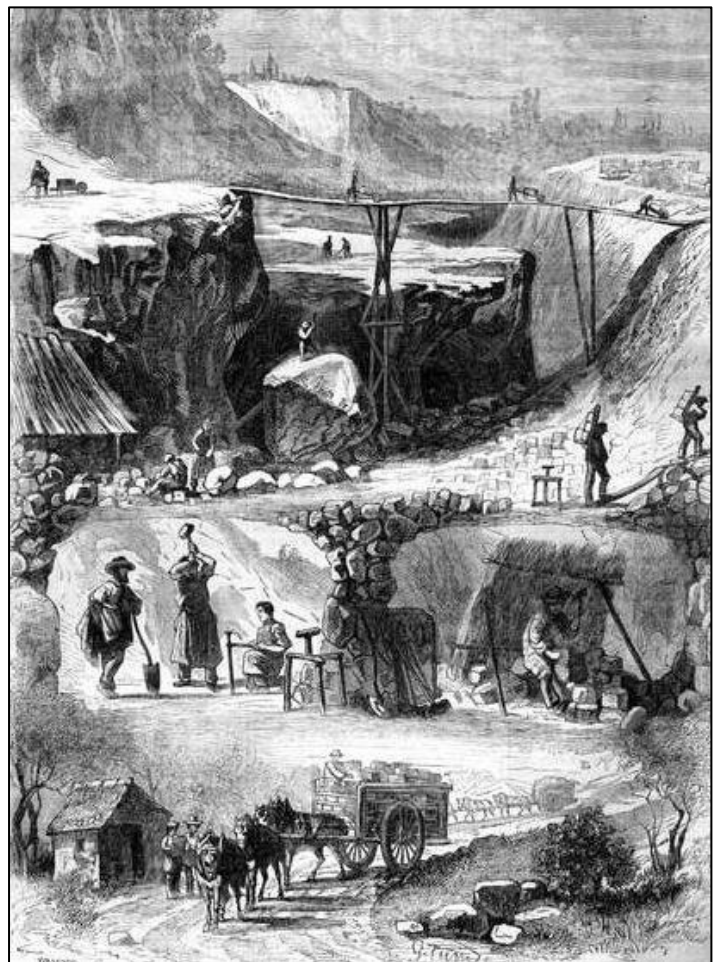


D. Beuzon, rue de Versailles

Orsay — Les Carrières



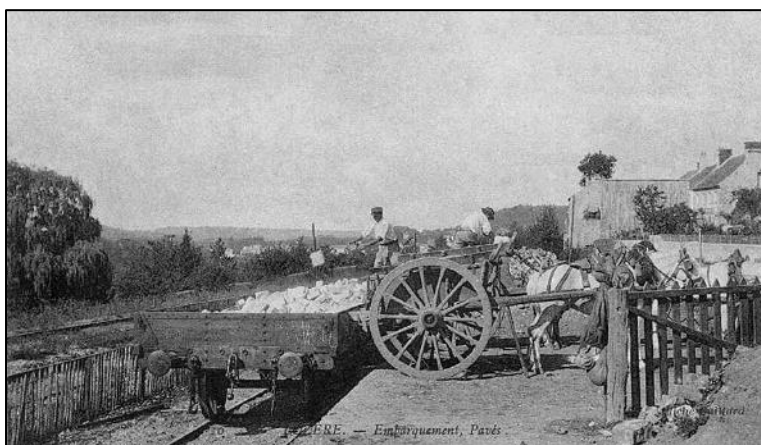
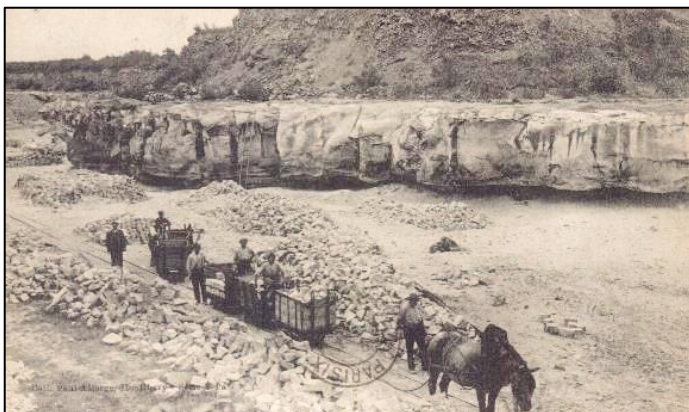
Ci-contre, gravure parue en 1861 dans le *Journal pour Tous*, présentant le mode d'exploitation des carrières d'Orsay. On y retrouve une passerelle, à cette époque traversée à l'aide de brouettes. On aperçoit également le dégagement des blocs de grès, leur taille en pavés, leur transport.



Les réseaux Decauville apparus à partir de 1885 étaient essentiellement destinés à évacuer les déblais et rassembler les pavés pour l'expédition.

Aucune liaison ferroviaire ne fut réalisée vers les gares toutes proches. Les dénivelés, d'environ 75 mètres sur à peine 1 km, auraient nécessité l'emploi de plans inclinés.

Pour la carrière de La Troche, la production était descendue à la gare de Lozère¹. A partir de 1867, la production destinée à Paris y était descendue deux fois par jour à l'aide de charrettes chargées de 120 pavés (environ 2 tonnes) et tirées par trois chevaux. Il devait en être de même pour la carrière du Bois Persan, mais plutôt vers la gare d'Orsay-Ville, plus proche. L'éphémère et inachevée ligne d'Ouest-Ceinture à Chartres² aurait pu bénéficier à cette carrière, mais les vues aériennes ne révèlent aucun embranchement particulier.



Ci-contre, le quai d'embarquement de la carrière de La Troche, mis en service en 1891. Il se situait au niveau de l'actuelle rue Parmentier (quartier des Taupinaux), à l'Ouest de la gare de Lozère.

Ci-contre, tas de pavés et charrette face au [20 rue Parmentier](#) (ancienne route de la Gare).



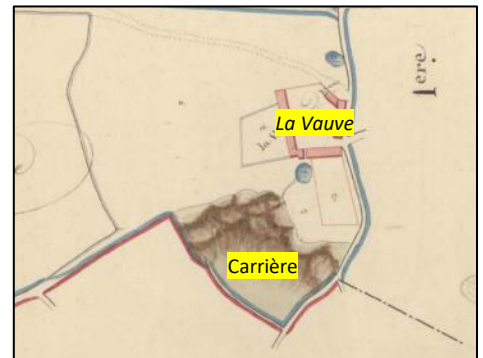
¹ Gare de la commune de Palaiseau située sur la ligne de Paris à Limours (dite ligne de Sceaux), ouverte le 28 juillet 1854 par la C^{ie} d'Orsay (section Bourg-la-Reine – Orsay) et reprise par la C^{ie} Paris-Orléans le 19 juin 1857. Le prolongement vers Limours fut ouvert le 26 août 1867. La ligne est aujourd'hui exploitée par la RATP (ligne B) jusqu'à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

² Aussi appelée « ligne de Paris à Chartres par Gallardon ». Prévue initialement à double voie, elle fut ouverte à voie unique le 15 mai 1930 par l'Etat (section Massy – Chartres). Le service voyageurs fut interrompu dès septembre 1939. Pendant la guerre, la ligne servit aux Allemands pour leurs convois militaires. La dépose des rails commença peu après et la section de Massy à Gallardon fut définitivement déclassée le 28 novembre 1953.

LES CARRIERES

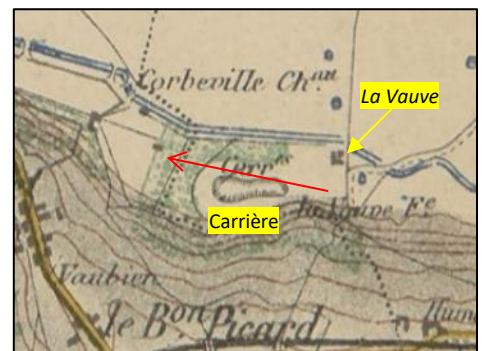
La carrière de La Troche

A l'origine, la carrière était située sur la commune de Palaiseau, au pied de la ferme de La Vauve, visible en arrière-plan ci-dessous.



Cadastre napoléonien – Section II – La Vauve (1809)

Progressivement, l'exploitation se déplaça vers l'Ouest, pour se terminer 500 mètres plus loin, à proximité du Château de Corbeville. Ce n'est donc qu'au début du XX^e siècle que la carrière empiéta sur la commune d'Orsay.



Carte vélocipédique des environs de Paris : Sud-Ouest - 1896



Carte IGN - 1955

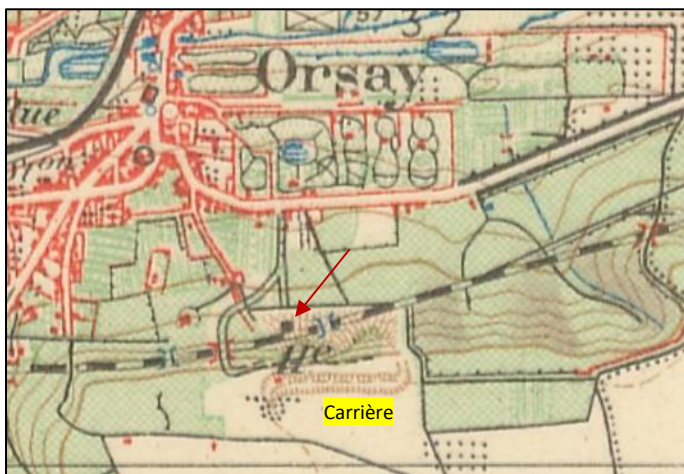
Ci-contre, vue aérienne de la carrière en 1949 avec la limite en jaune entre les communes d'Orsay à gauche et de Palaiseau à droite.



La carrière du Bois Persan

Vue aérienne IGN - 1937

Sur la vue aérienne de 1937, la carrière du Bois Persan apparaît beaucoup plus vaste que celle de La Troche. Nous supposons qu'elle fut très largement utilisée pour la construction des viaducs de la ligne de Paris à Chartres (en tirets roses).



← Carte type 1900 (non datée) – Carte IGN – 1955 ↑

Ci-contre, le chantier de la ligne Paris-Chartres en 1917, au niveau de la future halte d'Orsay-Etat (pointée par la flèche rouge ci-dessus). Les carrières sont situées hors-champ à droite.

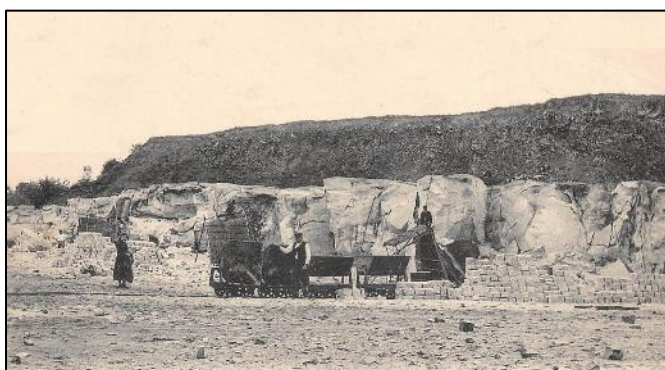
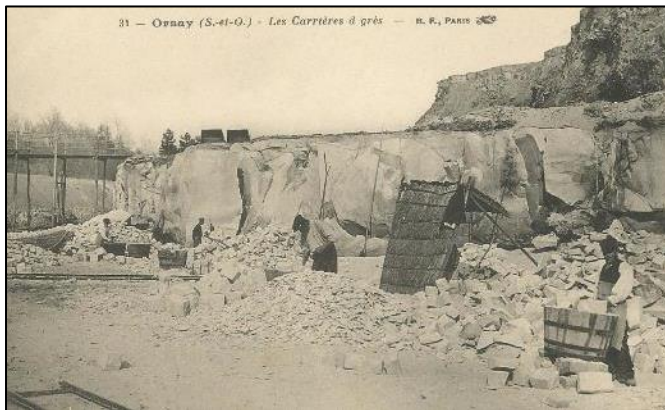


Inutile de rechercher les traces de l'ancienne gare, elle a disparu et se situait au niveau de l'échangeur (bretelle de Chevreuse) de la D188 (ex N188) et de la N118. La passerelle visible en arrière-plan existe toujours.



Photos anciennes des carrières

Comme indiqué précédemment, il peut être difficile de différencier les carrières de La Troche et du Bois Persan, très similaires. Voici une série de carte postales anciennes présentant indifféremment l'une ou l'autre.



Ci-dessous et ci-contre, deux photos précisément localisées à La Troche.



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

irsp-contact@sfr.fr