

## SUJET(S)

Réseau ferroviaire de la carrière et des usines Lambert  
(plâtrerie et cimenterie)

## LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

95018 – Argenteuil

95176 – Cormeilles-en-Parisis



Val-d'Oise

SECTION(S) DE  
LIGNE(S)

| N°RSU     | N° officiel | Intitulé   | Ouverture | Fermeture  |
|-----------|-------------|--|-----------|------------|
| 95018.06N | 334 000     | ARGENTEUIL – CONFLANS-ST <sup>E</sup> -HONORINE      | 1892      | En service |
| 95018.10M | /           | Pont Chemin des Jardins (ARGENTEUIL) > Usine Lambert | ≥ 1892    | ≤ 1986     |
| 95176.02M | /           | Usine Lambert > Cimenterie Lafarge port de Seine     | 1929      | < 1985     |
| 95176.01M | /           | Usine Lambert > Carrière Gypse                       | ≥ 1882    | ≤ 1970     |

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

Carrière de gypse de Cormeilles-en-Parisis

[Placoplatre.fr](http://Placoplatre.fr)

Les chemins de fer des carrières Lambert à Cormeilles-en-Parisis et à Vaujours

[cfchanteraines](http://cfchanteraines)

Etude documentaire sur les gisements de gypse français

[BRGM](http://BRGM)

Le gypse et son exploitation

[Morkitu.org](http://Morkitu.org)

Le Plâtre

[Musée du Plâtre](http://Musée du Plâtre)

CARRIERE DE CORMEILLES EN PARISIS

[stv](http://stv)

La France à voie étroite – Marc DAHLSTRÖM - autoédition

Voie Etroite

[Voieetroite.com](http://Voieetroite.com)[Cormeilles et ses quartiers](http://Cormeilles et ses quartiers)

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.



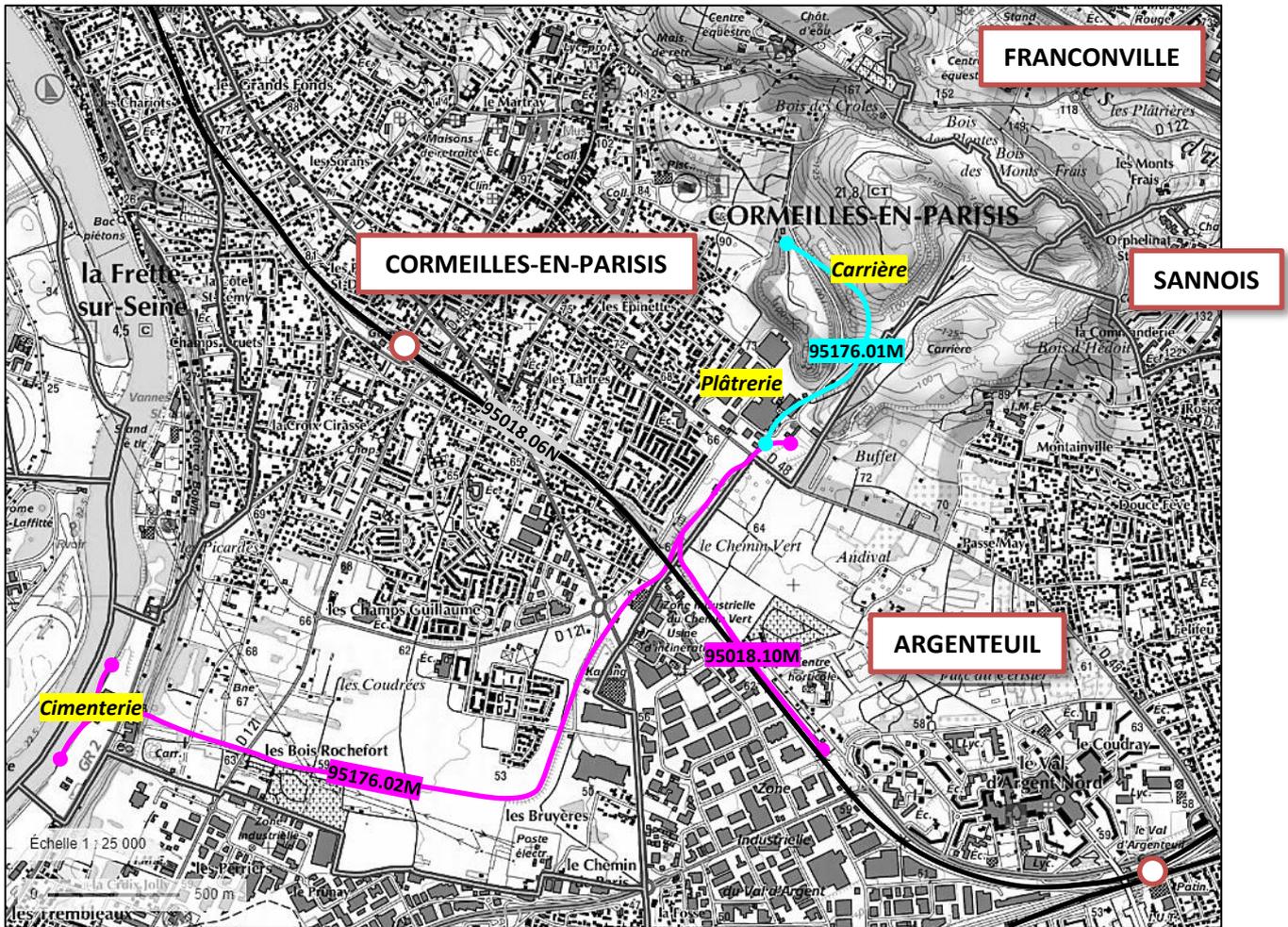
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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

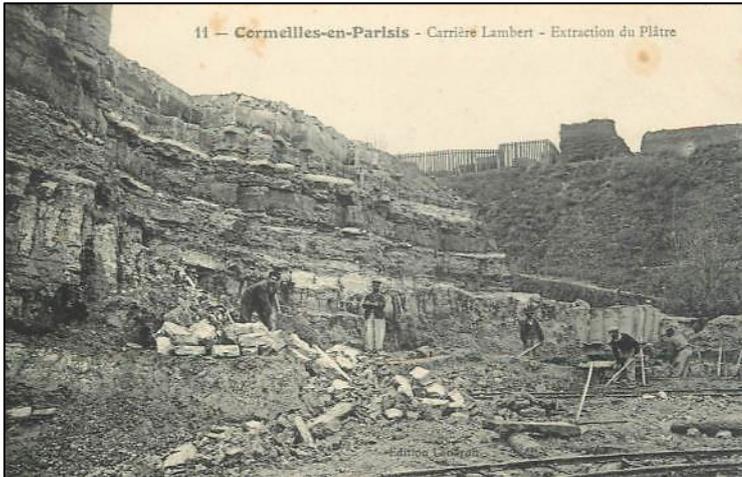


Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

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

## PRESENTATION

### Le plâtre, la brique, la chaux,...



La carrière au début du XXe siècle

Ouverte en 1822 par **Pierre Etienne LAMBERT** (1784-1836), la carrière de Cormelles-en-Parisis a fait la renommée du plâtre de Paris. Près de 200 ans plus tard, elle a toujours une incidence économique très importante puisqu'elle assure 10% de la production nationale de gypse et 15% de celle de l'Île de France. Compte-tenu de la pureté exceptionnelle de son gypse, environ 60% du plâtre exporté par la France provient de Cormelles-en-Parisis.

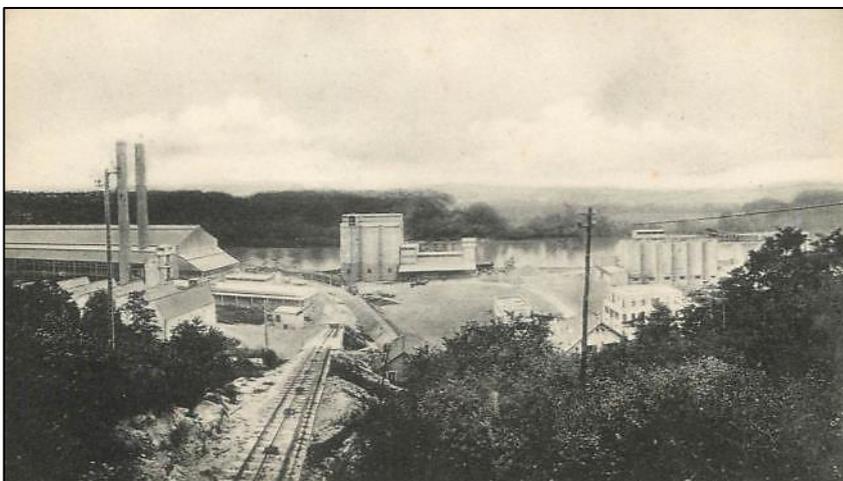
L'entreprise s'est développée surtout à partir de 1882, sous l'influence de **Jules Hilaire LAMBERT** (1846-1928), avec la construction de 10 fours, 4 broyeurs circulaires, une machine à vapeur. La **Sté Lambert Frères & Cie** est fondée en 1908 par ses fils Charles (1876-1964), Léon (1877-1952) et Fernand (1879-1972).

En 1890, une briqueterie est créée à côté de la plâtrière. En 1894, c'est au tour d'une usine à chaux.



Gravure de 1914, représentant l'usine et la carrière en arrière-plan

### ...et le ciment



Après la Première Guerre mondiale, le besoin de reconstruire est important et la demande en béton explose. La famille **Lambert**, décide de construire une cimenterie et un port industriel le long de la *Seine*. La plus moderne cimenterie d'Europe est mise en service en 1931. La marne bleue, l'argile et le gypse cru, qui entrent dans la fabrication du ciment, sont acheminés depuis la carrière par une voie de chemin de fer privée. La cimenterie ferme en 1999.

La cimenterie, avec le plan incliné

## LA CARRIERE

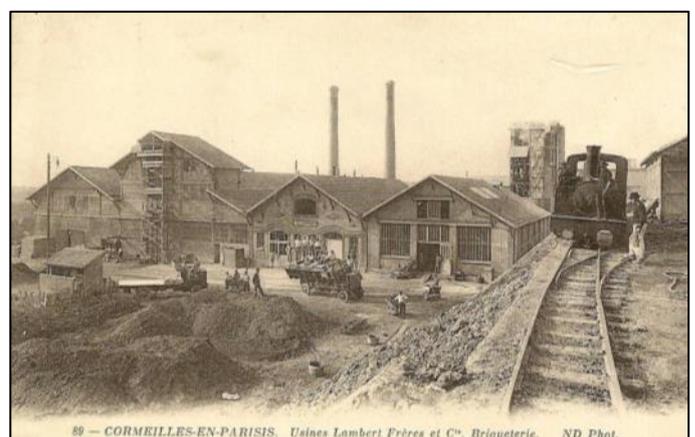
Les vues aériennes [IGN](#) couvrent la zone concernée à partir de 1924. Celles d'août 1953 et mars 1961 sont d'une excellente résolution. Conservant une forme similaire, la carrière « se déplace » progressivement vers le nord-est, avalant en 1995, la [Redoute de Franconville](#), construite en 1875 pour la défense de Paris. Les réserves de cette carrière étant presque épuisées, la **S<sup>té</sup> Placoplatre** a obtenu l'autorisation d'exploiter en souterrain.



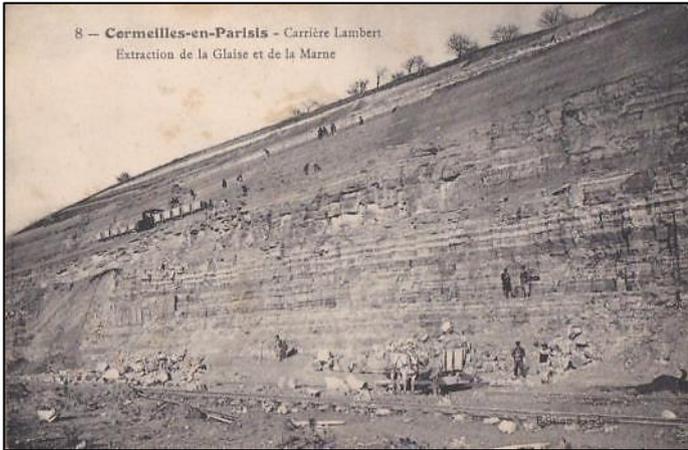
Comparaison des vues aériennes IGN de 1949 et 2014

De la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, jusqu'au à la fin des années 1960, l'évacuation du gypse s'effectuait grâce à un réseau ferré totalisant 3 km de ligne. L'écartement utilisé, rare en France, était de 70 cm.

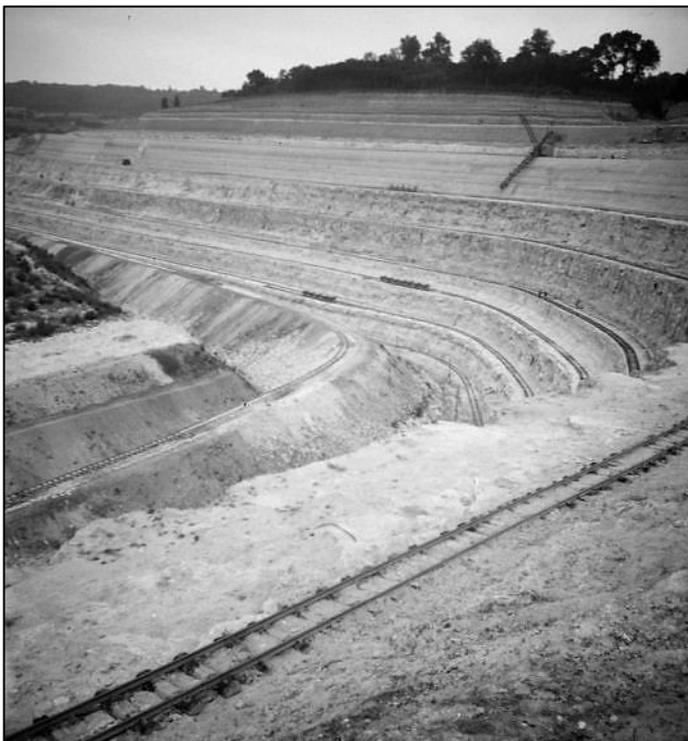
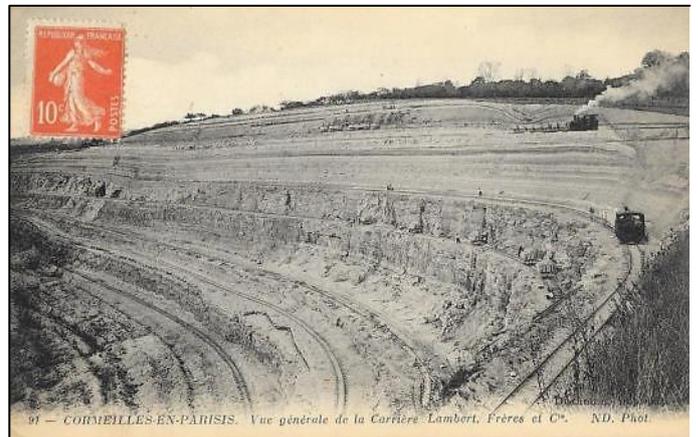
Au départ animale, la traction des wagonnets s'effectuera progressivement grâce à de petites locomotives. La première sera une *Decauville* 021T de 1897. Suivront au moins 17 autres, de type 020T, construites entre 1913 et 1940 par *Jung*, *H&S*, *O&K*, *Corpet-Louvet*, *Haine-S<sup>t</sup>-Pierre* ou *CKD* (Pologne).



## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



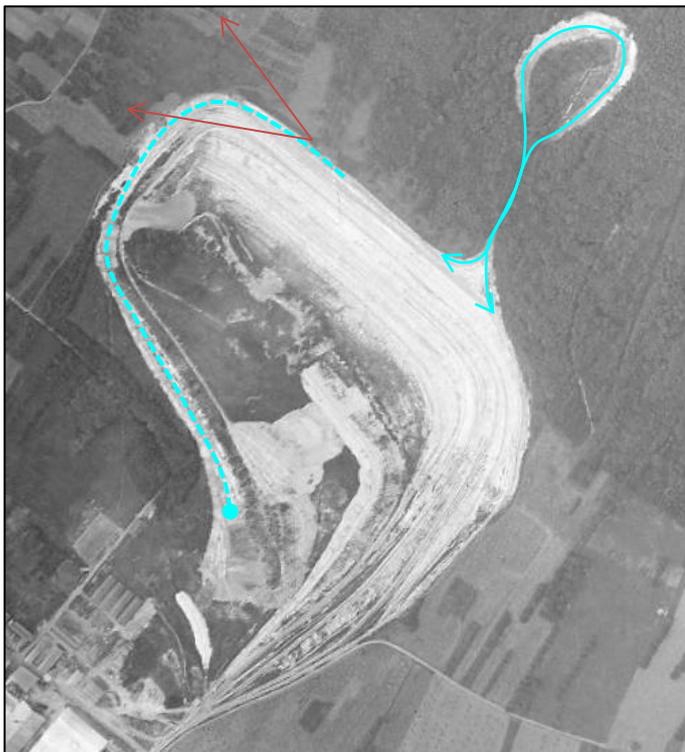
Dans la carrière, l'exploitation s'effectuait en étage. Voici plusieurs photos présentant la carrière durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle.



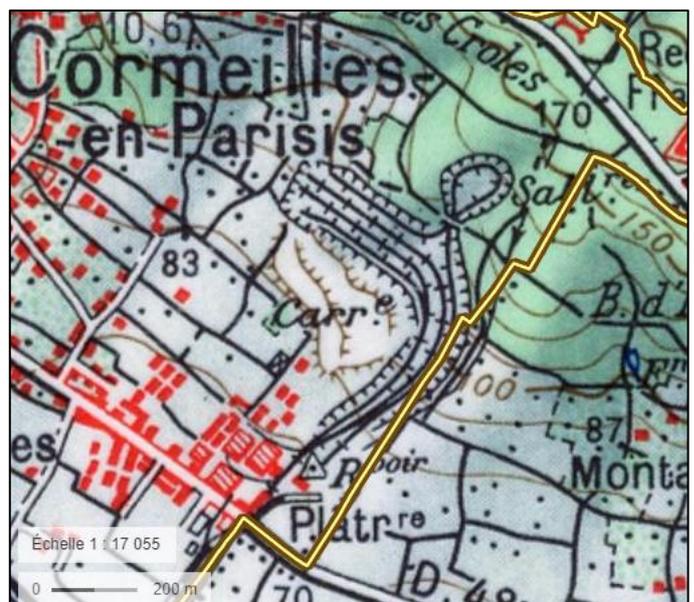
La comparaison des vues aériennes avec la carte postale ci-contre permet de dater celle-ci en 1960 ± 1 an. La photo ci-contre date de 1963.



La carte postale ci-contre a été prise du sommet de la carrière. Un zoom de l'angle inférieur gauche permet d'apercevoir 3 chevaux. Au fond, le village de Cormelles indique que la photo est prise en direction du nord-est.



La vue aérienne ci-contre date de 1926. L'angle de prise de vue de la photo ci-dessus est indiqué par les flèches. Ces voies ferrées supérieures devaient permettre de transporter la couche supérieure « stérile » à l'opposé du secteur exploité.



Carte IGN - 1956

Vue aérienne IGN - 1926

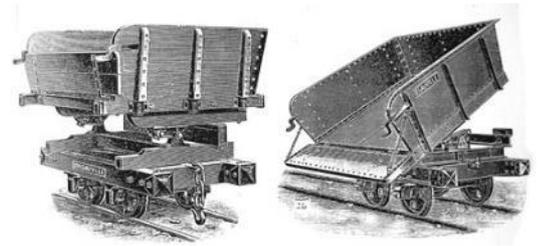
En haut de la vue aérienne, une incursion dans les bois est visible. Celle-ci est mentionnée sur la carte IGN de 1956 comme étant une *Sablère*. A noter également sur cette carte, l'orientation générale du réseau jusqu'à la plâtrière.

## LA PLATRIERE

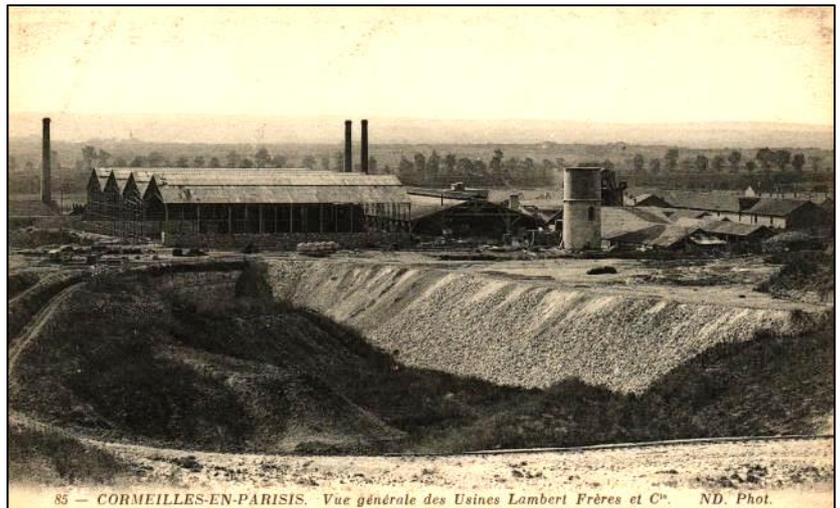
Les deux réseaux, l'un à l'écartement de 70 cm arrivant de la carrière, l'autre à l'écartement normal, se côtoyaient à l'intérieur de l'usine.



La carte postale ci-contre a été prise avant 1908, puisque légendée « Usine Lambert ». Le château d'eau visible ci-dessous n'est pas encore construit. On aperçoit 3 silos ainsi que des wagonnets « girafe ».



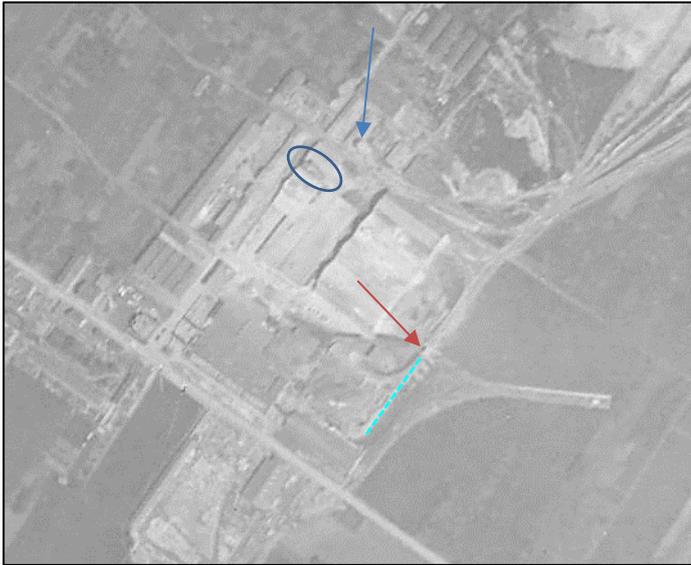
La vue ci-contre a été prise après 1908, puisque légendée « Usine Lambert frères et C<sup>ie</sup> ». Le château d'eau masque les 3 silos. De nouveaux bâtiments ont été construits et la carrière primitive ci-dessus est en cours de comblement.



La photographie ci-contre date de 1963. Le château d'eau ci-dessus est visible à droite. Un second château d'eau, repéré page suivante, est visible à gauche.

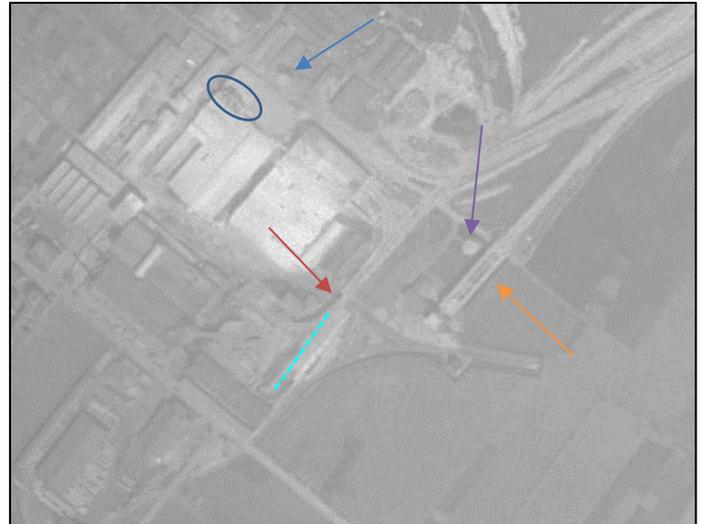


La première photographie aérienne exploitable, disponible sur le site Géoportail de l'IGN, date de 1924. Elle est présentée page suivante, avec celles de 1933 et 1953.



Vue aérienne IGN - 1924

La flèche bleue pointe le château d'eau à proximité des 3 silos (ovale bleu). La flèche rouge pointe un pont permettant à la voie étroite d'atteindre une estacade, matérialisée par les pointillés bleu clair. Une voie normale passe en dessous.



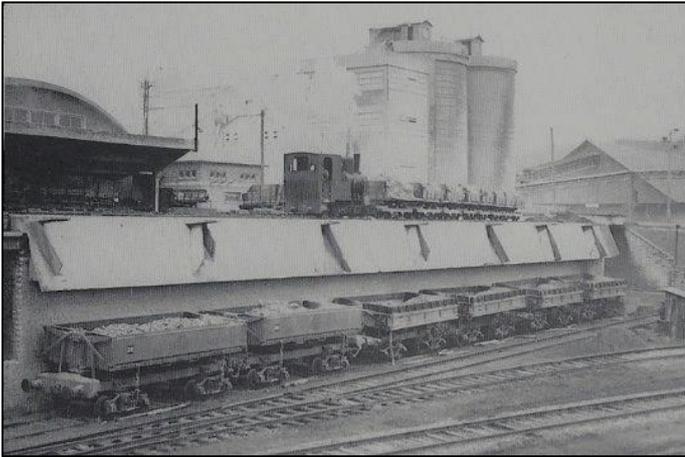
Vue aérienne IGN – 1933

Entre 1926 et 1933, une seconde estacade empruntée par la voie étroite est construite (flèche orange), ainsi qu'un nouveau château d'eau (flèche mauve); le précédent étant toujours pointé par la flèche bleue.

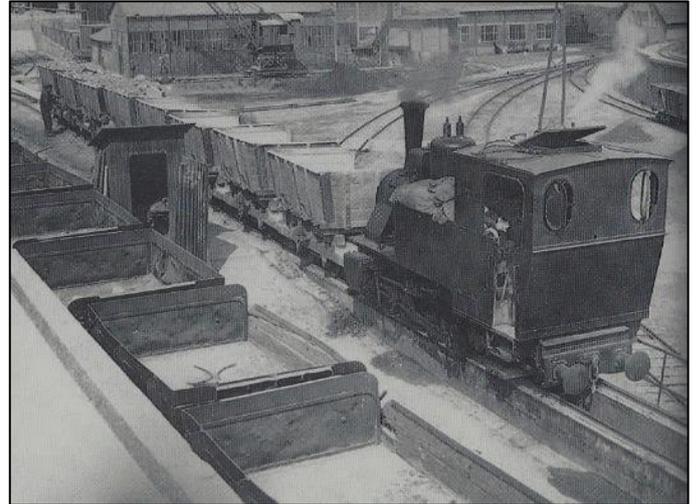
Il faut ensuite attendre 1953 pour avoir une vue aérienne d'une excellente résolution. Elle est présentée ci-dessous. Le pont, les estacades, les deux châteaux d'eau sont visibles. L'extension du réseau est maximale.

Vue aérienne IGN – 1953





Voici 2 photographies de l'intérieur de l'usine, plus précisément de l'estacade permettant le transbordement du chargement des wagonnets dans les wagons. Elles ont été prises en 1965 et sont issues de l'ouvrage de Marc DAHLSTRÖM, *La France à Voie Etroite*.

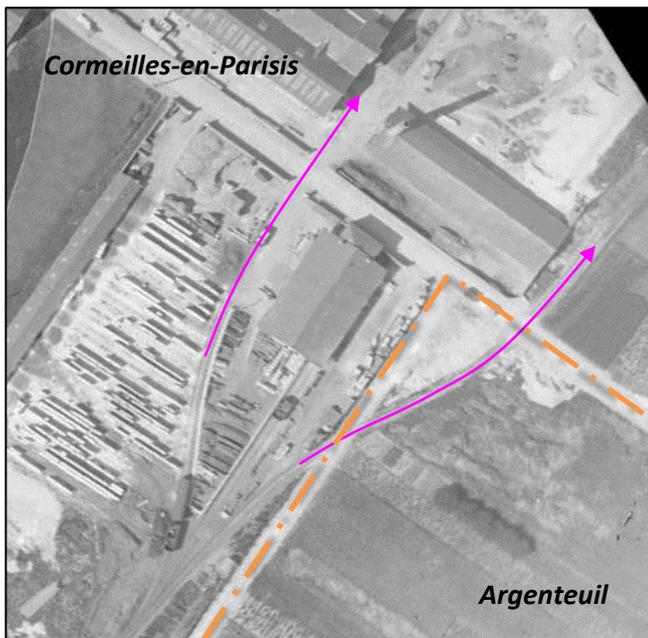


Ci-dessus, on peut apercevoir le pont sur la droite. A droite, il s'agit de la 020T n°7 (*Henschel & Sohn*).

## LES VOIES NORMALES

Il s'agit de l'embranchement particulier et de la voie privée vers la cimenterie et le port sur *La Seine*.

### *L'embranchement particulier*



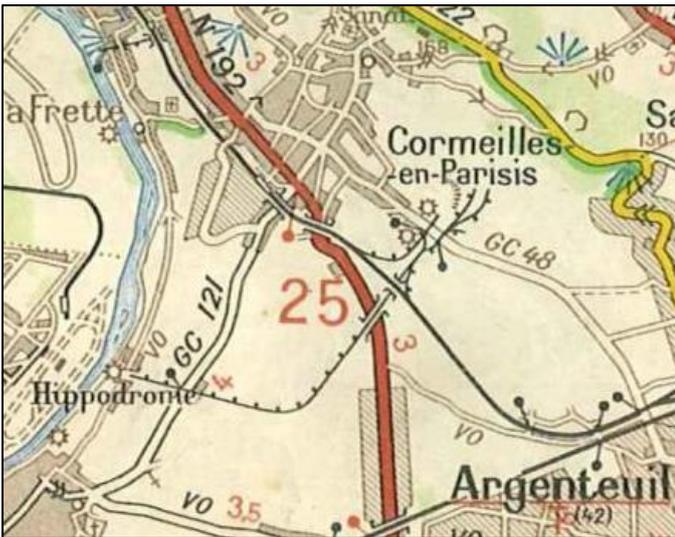
Deux voies pénétraient dans l'usine en traversant à niveau la D48. En mai 2013, les rails à l'abandon étaient toujours visibles, noyés dans la chaussée.

La voie de droite atteignait le pied de l'estacade. Elle pénétrait, sur environ 70 mètres, sur le territoire de la commune d'Argenteuil.

Vue aérienne IGN - 1926

Aujourd'hui en friche, une zone de stockage et d'attente fut progressivement créée, délimitée par la D48, la *Rue du Chemin Vert*, la ligne SNCF et la *Voie Privée Lambert*.

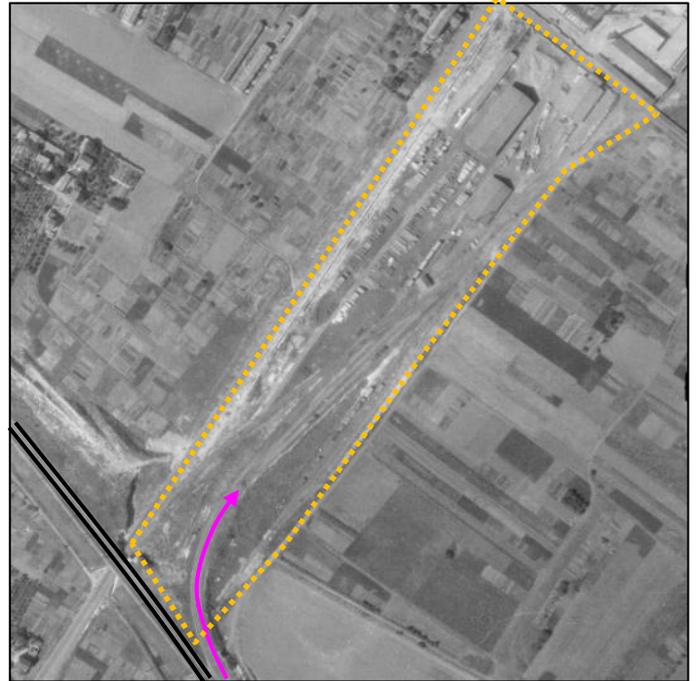
La date de mise en service de l'EP est inconnue, mais elle doit logiquement avoir eu lieu vers le 1<sup>er</sup> juin 1892, date d'ouverture du tronçon d'Argenteuil à Mantes par la **C<sup>ie</sup> de l'Ouest**, de la ligne de Paris-Saint-Lazare à Mantes-Station par Conflans-Sainte-Honorine.



Carte Michelin n°94- 1940

Les deux flèches rouges pointent les secteurs où sont situés les aiguillages de jonction avec la ligne de la **C<sup>ie</sup> de l'Ouest**. L'extrémité de l'EP était située à quelques dizaines de mètres du pont de la *rue des Sureaux* à Argenteuil, parfaitement visible sur la vue aérienne de 1985, quelques mois avant sa fermeture.

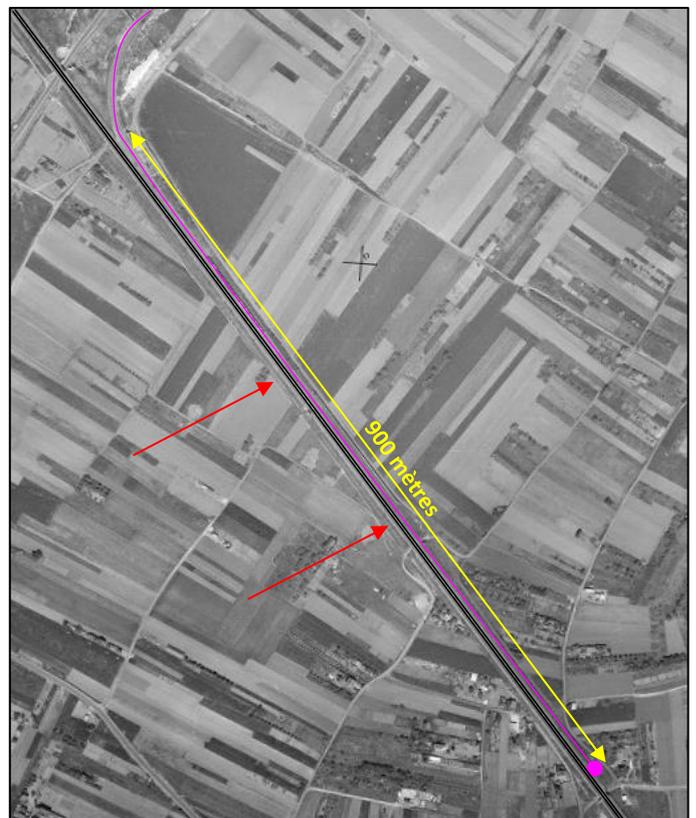
Vue aérienne IGN - 1985



Vue aérienne IGN – 1953

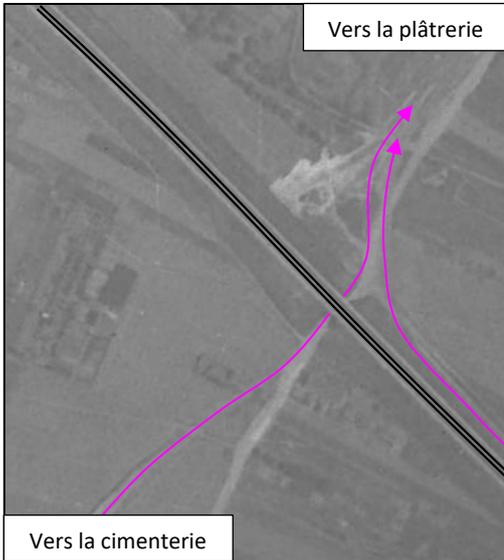
Sur la carte Michelin n°94 de 1940, deux raccordements sont mentionnés, l'un vers Argenteuil, le second vers Cormeilles. Ce dernier ne semble pas avoir existé ; aucune trace n'étant visible sur les vues aériennes.

Vue aérienne IGN - 1956



### Le chemin de fer privé

Le chemin de fer privé est construit vers 1932, entre la plâtrière et la cimenterie.



Vue aérienne IGN - 1933

Sur la vue aérienne de 1953, la voie passe sous un nouveau pont emprunté par la *Voie Privée Lambert*. Il n'existe pas de vues aériennes entre 1933 et 1949. Il semble que ce nouvel itinéraire ait été mis en service après la Seconde Guerre mondiale.



Locotracteur 4V90 Baudet-Donon-Roussel quittant l'usine

Dans les premières années d'exploitation, la voie passait sous le pont de la *C<sup>ie</sup> de l'Ouest* emprunté par *rue du Chemin Vert*.



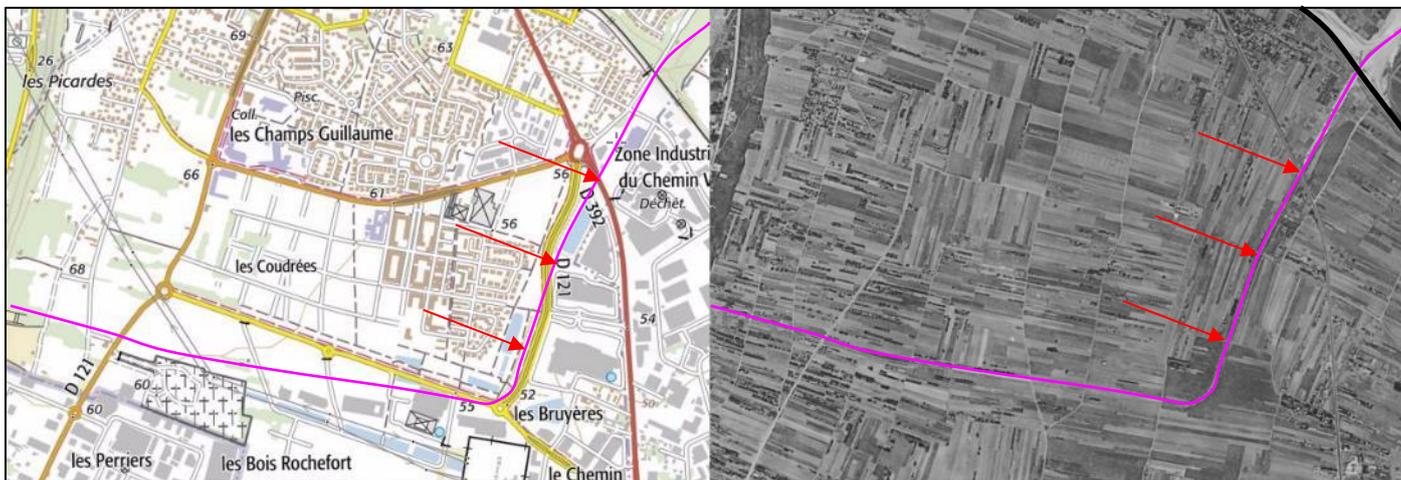
Vue aérienne IGN - 1953

A noter que ce changement d'itinéraire a également eu un impact sur celui de l'EP précédemment présenté : le pont de la *rue du Chemin Vert* a été allongé et les 2 voies de l'EP l'emprunte.



Vue aérienne IGN - 1953

Environ 350 mètres après le pont SNCF, la voie empruntait un pont d'une vingtaine de mètres d'ouverture sur la D392 (route de Pontoise, ex N192), dont il ne reste plus aucune trace. Il ne reste également plus aucune trace de deux autres ponts d'une dizaine de mètres d'ouverture, au-dessus de chemins agricoles.



Carte IGN

Vue aérienne IGN - 1949



Vue aérienne IGN - 1951

Entre le plateau et les bords de Seine, le dénivelé est de 46 mètres, avec une pente à 56%. Pour franchir cet obstacle naturel, un plan incliné a été construit. Seuls les wagons l'empruntaient, pris en charge par une machinerie (le bâtiment pointé par la flèche).

Au début des années 1962, cette zone se développe avec la construction d'une grue sur portique. Elle est toujours là, au milieu des broussailles.



Vue aérienne IGN - 1962



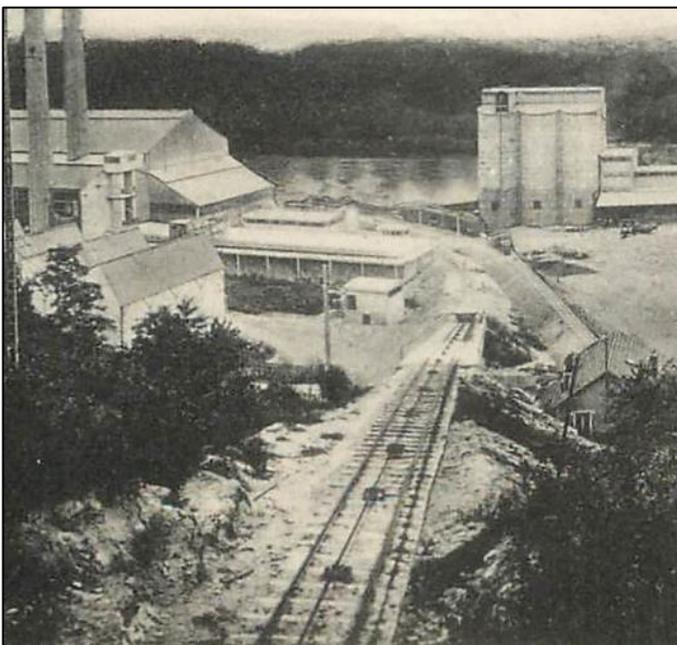
La meilleure vue du plan incliné est obtenue avec la photo aérienne de 1971, ci-contre, laissant voir entre les rails les galets du câble funiculaire.

## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

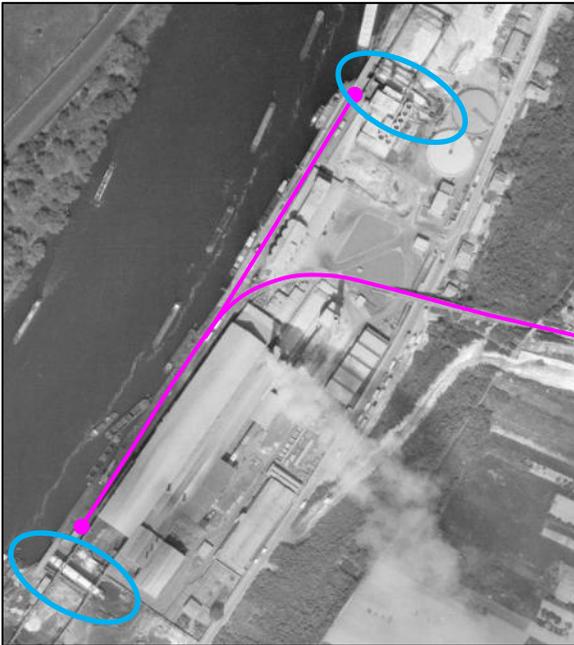
Le plan incliné était encore visible au début des années 2010. Il a disparu avec le projet de port de plaisance. Il empruntait un pont au-dessus de l'Avenue des Lilas (voir fiche PVD n°[95176.04Y](#)).



Le plan incliné vers 1930 avec les galets de support de son câble funiculaire.



## LA CIMENTERIE



Vues aériennes IGN - 1956

Ci-contre, l'extrémité sud de la voie ferrée privée, à proximité du parc à charbon. Ci-dessous, l'extrémité nord.



Rachetée par la **Sté Lafarge** au début des années 1970, l'activité de production de la cimenterie a cessé en 1998. Le broyage s'est poursuivi jusqu'en 1999. Une partie de la cimenterie a été démantelée en 2004.

A l'origine, à chacune des extrémités, deux gares d'eau disposant de grues sur portique furent aménagées pour le chargement et déchargement des péniches. Celui à l'extrémité nord fut comblé à la fin des années 1950.



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

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