

SUJET(S)

Réseau des carrières de l'Ouest – Aubry-Pachot



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

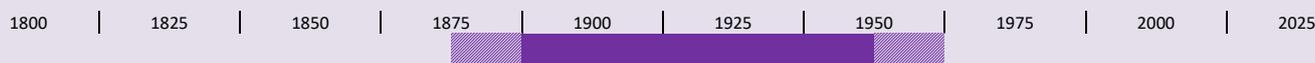
93032 – Gagny
93077 – Villemomble

Seine-Saint-Denis

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
93010.01N		BONDY > GAGNY	1849	En service
93032.00P	/	GAGNY Gare > Les Grands Côteaux Plâtrière	≥ 1849	≤ 1956
93032.03M	/	Les Grands Côteaux Plâtrière > Les Grands Côteaux Carrière	≥ 1875	≤ 1956

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICNOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Etude documentaire sur les gisements de gypse français	BRGM
Le gypse et son exploitation..	Morkitu.org
Le plan de prévention des risques naturels liés aux anciennes carrières de Gagny	Préfecture 93
Cartes postales anciennes des carrières de gypse de l'Est Francilien	blog.gagny-abbesses
L'Universel : magazine hebdomadaire illustré - 1903	Gallica
Gagny en Pays d'Aulnoye	
Gazette de l'industrie et du commerce	Gallica
Gagny, de Maison Rouge à Maison Blanche	Grand Paris Métropole
Catalogue général / Groupe VI. Classes 35, 36, 37. Travaux publics	cnum.cnam.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 ne sont pas garantis.



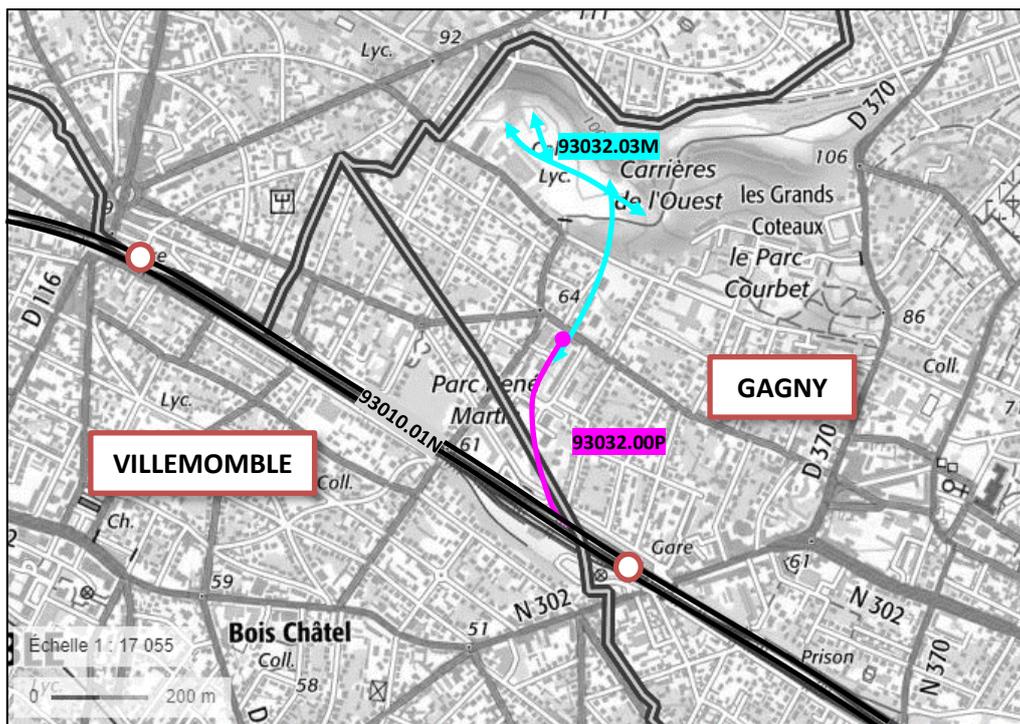
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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



Situation vers 1950

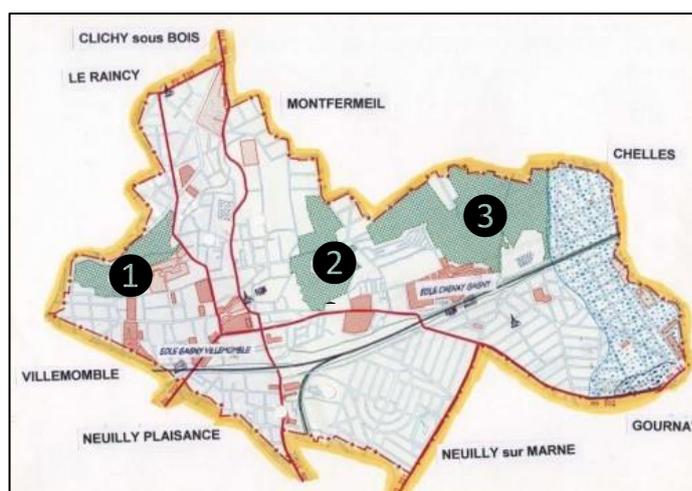
— Ecartement Normal en service
 — Ecartement Normal abandonné

— Ecartement Etroit abandonné

INTRODUCTION

Trois groupes de carrières furent exploitées sur la commune de Gagny, principalement pour le gypse, mais aussi pour le sable, l'argile, la meulière et la pierre :

- ① Les *Carrières de l'Ouest*, objet de la présente fiche ;
- ② Les *Carrières du Centre* dite « du Bois de l'Etoile », objet de la fiche [IRSP 93032.2](#) ;
- ③ Les *Carrières de l'Est* dite « Saint-Pierre », objet de la fiche [IRSP 93032.3](#).



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

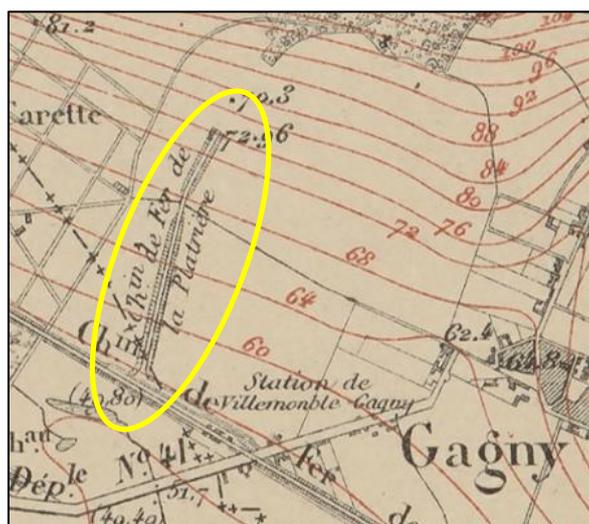
irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

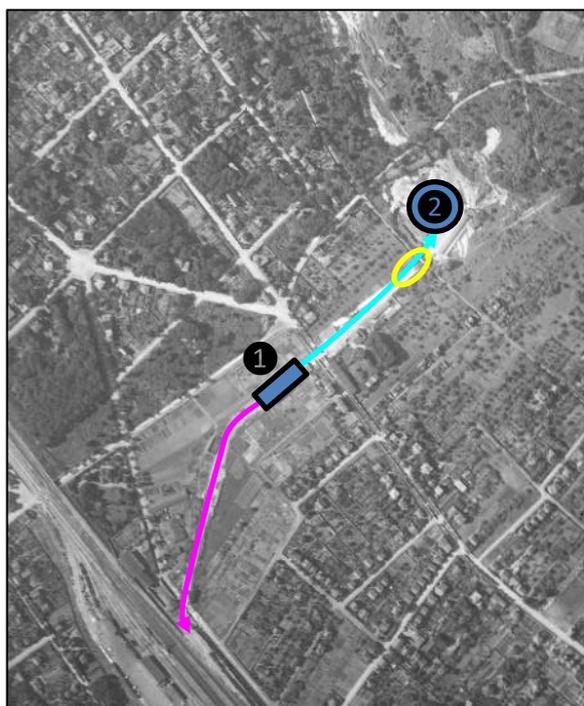
L'exploitation du gypse de Gagny remonte à l'époque gallo-romaine, mais c'est à partir du milieu du XIX^{ème} siècle que les carrières s'étendent considérablement. Deux raisons à cela : 1849 et la mise en service de la gare de Gagny ; 1860 et la fin de la tolérance sur l'exploitation à ciel ouvert des carrières de Paris¹.

Les *Carrières de l'Ouest* restèrent, jusqu'à la fin du XX^e siècle, coupées en deux, séparées par le *Chemin de Saint-Fiacre*. Différents exploitants se sont succédé ; le plus important étant les *E^{ts} Aubry-Pachot²*, fondés en 1864 par *JULES PACHOT* († 1900). *GABRIEL GRIVELLÉ* succéda à *Pachot (P. & E.) fils*. L'exploitation plâtrière cesse en 1956. Le site porte aujourd'hui le nom de *Carrière Marto*, du nom de son propriétaire depuis avril 1992.

Le 8 mars 1857, *La Gazette de l'Industrie* publie un rapport d'une commission chargée d'estimer les immeubles, droits divers, matériel et clientèle composant l'usine à plâtre, dite de Gagny, dont *MM. Chibon-Colas* et *Chateaufieux* font apport à la *Société Plâtrière de l'Est*. Ce document fait référence à l'une des deux *Carrières de l'Ouest*. Un chemin de fer y est inventorié, sans en préciser son écartement : « ...traversant un souterrain de 40 mètres environ de longueur, établi en partie sur le sol, et en partie sur un viaduc en charpente, allant de l'usine à la gare de Gagny, et servant au transport des produits au quai d'embarquement sur le chemin de l'Est. ». Les biens sont constitués de plusieurs parcelles, dont une de 17 ares sur laquelle repose le viaduc, située près du chemin de fer de l'Est.



Gagny, vers 1875



Le 1^{er} octobre 1903, un article est publié dans *L'Universel*. Un reporter, descendu en gare de Gagny, indique qu'« Une voie étroite traverse la route et va dans un bâtiment qui domine une voie plus large communiquant directement avec la gare des marchandises. [...] Je me dirige vers les bureaux en suivant la petite voie qui va disparaître plus loin sous un tunnel. [...] En suivant la voie étroite toujours sillonnée par des wagonnets chargés de plâtre et trainés par un cheval que l'on attelle par derrière dans les pentes pour ralentir la descente et servir de frein vivant, nous arrivons devant l'usine sous laquelle passent les voies. »

Ci-contre, la situation décrite en 1903, avec en ①, le bâtiment de transbordement et en ②, les bureaux et l'usine. L'emplacement supposé du tunnel de 40 mètres est repéré par l'ovale jaune.

¹ L'exploitation souterraine à Paris était déjà interdite par décret de 1810.

² Une facture datée du 29 novembre 1940 indique que les Etablissements G. Aubry-Pachot sont liés aux Plâtrières de l'Est, fondées en 1865.

LE RESEAU A VOIE ETROITE

La résolution étant trop faible, le réseau étroit de surface des carrières est invisible des vues aériennes de 1921 (ci-dessous) et de 1933. Aucune activité ferroviaire n'est visible sur les vues aériennes de 1947 et 1951. Il faut attendre 1954 pour identifier quelques wagonnets.

L'existence d'un réseau de surface est pour le moment uniquement confirmé par :

- Les articles publiés dans *La Gazette de l'Industrie* et *L'Universel* ;
- La série de cartes postales des années 1900-1910 ;
- La carte IGN de 1954, ci-contre.



Ci-contre, le tracé supposé du réseau étroit est indiqué en pointillés bleus (l'EP est en rose).

Un tunnel (n°2) permettait de passer d'une carrière à l'autre. Il est mentionné dans l'article de *L'Universel* : « La voie étroite nous sert toujours de guide. Après une courbe accentuée, au sortir de l'usine elle s'engage dans un nouveau souterrain en pleine exploitation de la carrière à flanc de coteau. Voici d'abord un plan incliné qui amène les wagonnets descendant dans le sous-sol. Plus loin un spectacle vraiment grandiose... C'est l'excavation à ciel ouvert. ».

Le tunnel (fiche [ITFF 93032.3](#)), aujourd'hui disparu, n'est pas visible sur les cartes postales consultées. Le plan incliné devait être situé dans son prolongement.

Vue aérienne du tunnel en 1947 :



Vue aérienne IGN - 1947

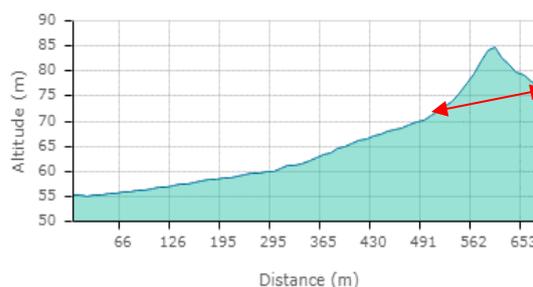




Carte topographique type 1900 – Paris et ses environs - IGN

Le premier tunnel (fiche [ITFF 93032.2](#)) de 40 mètres (n°1 sur la vue aérienne précédente) aurait été remplacé par une tranchée entre 1905 et 1920, peut-être afin de pouvoir doubler la voie à la suite de l'agrandissement de l'usine. A la disparition du tunnel, un pont fut construit afin d'assurer la continuité du *Chemin des Bourdons*.

Le profil altimétrique ente la gare et la carrière justifierait la présence de ce premier tunnel, indiqué par la flèche rouge.



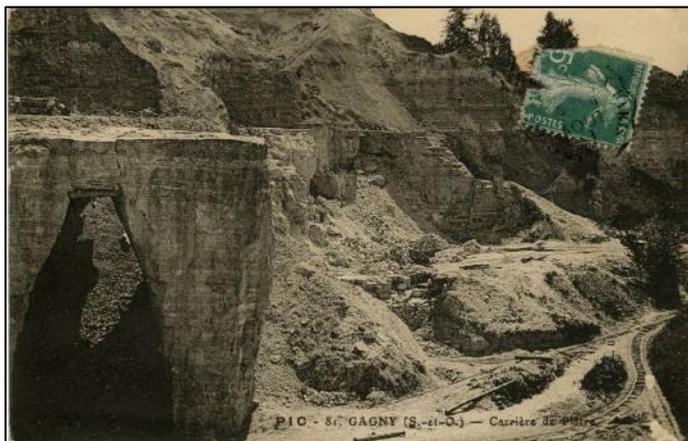
Ci-dessous et page suivante sont présentées une série de cartes postales, identifiées avec certitude comme correspondant aux usines et carrières **Aubry-Pachot** et **Grivelet**. Les bâtiments visibles ont été pour la plupart démolis, pour être remplacés par une usine moderne (le bâtiment ②), visible sur les vues aériennes postérieures à 1921.



Ci-dessus, les carrières **Grivelet**, situées dans la moitié ouest. L'usine **Aubry-Pachot** est localisée au-delà des arbres visibles au fond. Ci-contre, les fours à plâtre **Grivelet**, identifiés parfois, **Aubry-Pachot**.

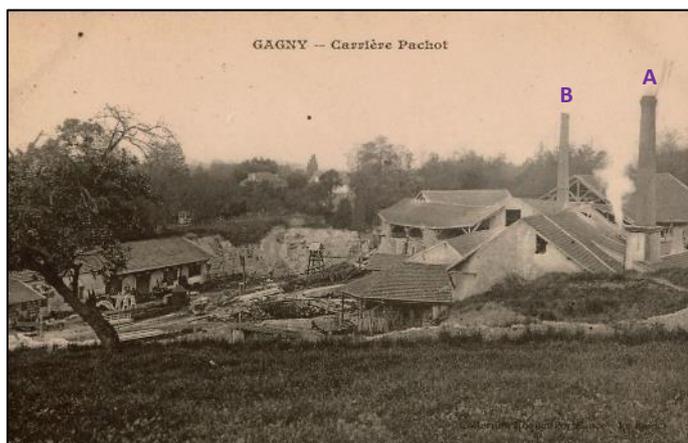
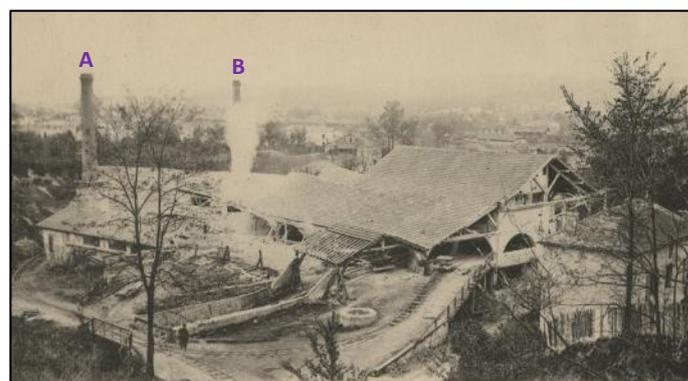
En 1903, « L'excavation est énorme et forme un immense cirque dont on n'exploite qu'un seul côté. C'est comme un rempart attaqué par trois grandes brèches qui forment dans le mur massif haut de près de vingt mètres, comme trois entrées de cavernes fabuleuses. »



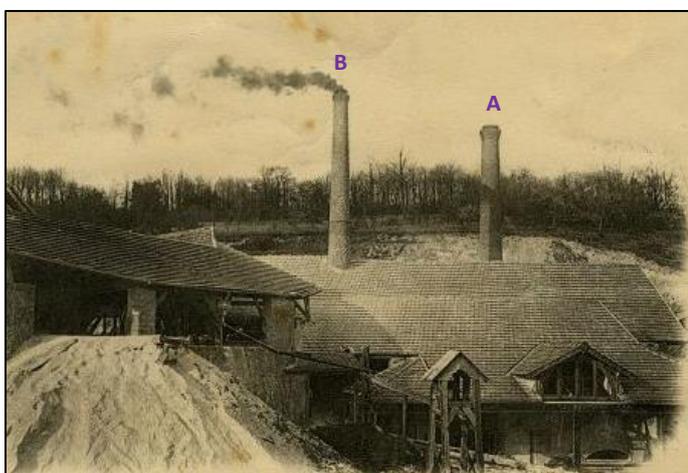


Ci-contre, une autre vue de la carrière. Les fours visibles sur les cartes postales précédentes sont situés à droite.

La carte postale ci-contre semble avoir été prise au-dessus du tunnel n°2. Elle est photographiée en direction de la gare de Gagny. Les deux cheminées des machines à vapeur, identifiées **A** et **B**, permettent de s'orienter pour les trois autres cartes postales.



La carte postale ci-contre est prise du niveau du tunnel n°1 (ou du pont), sous le *Chemin des Bourdons*.

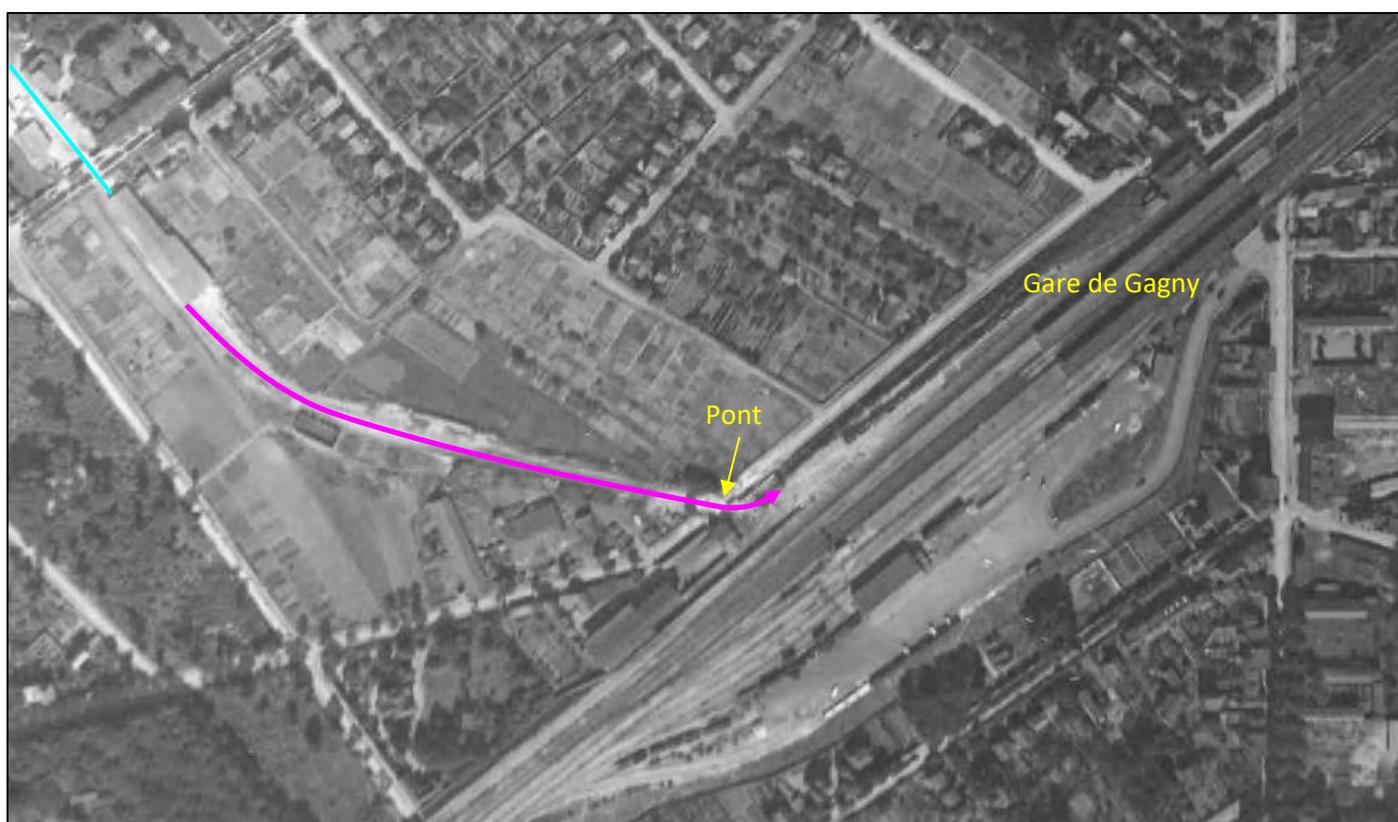


L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER

Il n'est pas certain que l'EP fût construit dès l'origine. Les éléments relevés en 1857 dans *La Gazette de l'Industrie*, ainsi que le plan de 1875, laissent plutôt penser à une voie étroite parvenant jusqu'à la gare après avoir franchi « *le viaduc en charpente* ». Il s'agissait peut-être d'une estacade, permettant de franchir le dénivelé et arriver au niveau des voies de la **C^{ie} de l'Est**.

L'EP à voie normale a dû être posé à la fin du XIX^{ème} siècle, parallèlement à l'urbanisation des lieux et le percement de l'actuelle *Rue Clémenceau/Avenue de la Station* entre Gagny et Villemomble. L'estacade fut remplacée par un remblai et un pont, aujourd'hui disparu. Celui-ci fait l'objet de la fiche [IPVD 93075.05A](#).

Plusieurs cartes postales anciennes ont été consultées, mais aucune d'entre elles ne montrent les lieux.



Vue aérienne IGN - 1921