

SUJET(S)

Réseaux ferroviaires de surface des carrières de pierre



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

95392 – Mériel
95394 – Méry-sur-Oise



Val-d'Oise

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
95219.01N	328 000	ERMONT > BUTRY/OISE	1876	En service
95394.01M	/	Gare > Carrière Maubuisson Dépôt de Pierres	≥ 1876	≤ 1933
95394.02M	/	Gare > Carrière Hennocque Dépôt de Pierres	≥ 1876	≤ 1944
95394.05M	/	Carrière Maubuisson Dépôt de Pierres > Garenne de Maubuisson Carrière	≥ 1876	≤ 1933
95394.06M	/	Carrière Quesnel > Rue Pierre Curie	≥ 1876	≤ 1944
95394.07M	/	Ru du Montubois Gand Val Carrière > Mériel Port d'Oise	≥ 1869	≤ 1933

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

Les carrières et les carriers de Mery sur Oise en 1910

[Histoire-genealogie](#)

Carrière Hennocque

[ruedeslumieres](#)

Carrière Hennocque

[Exxplore.fr](#)

Transport de la pierre

[ruedeslumieres](#)

L'exploitation des carrières

[Mériel.fr](#)SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

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.



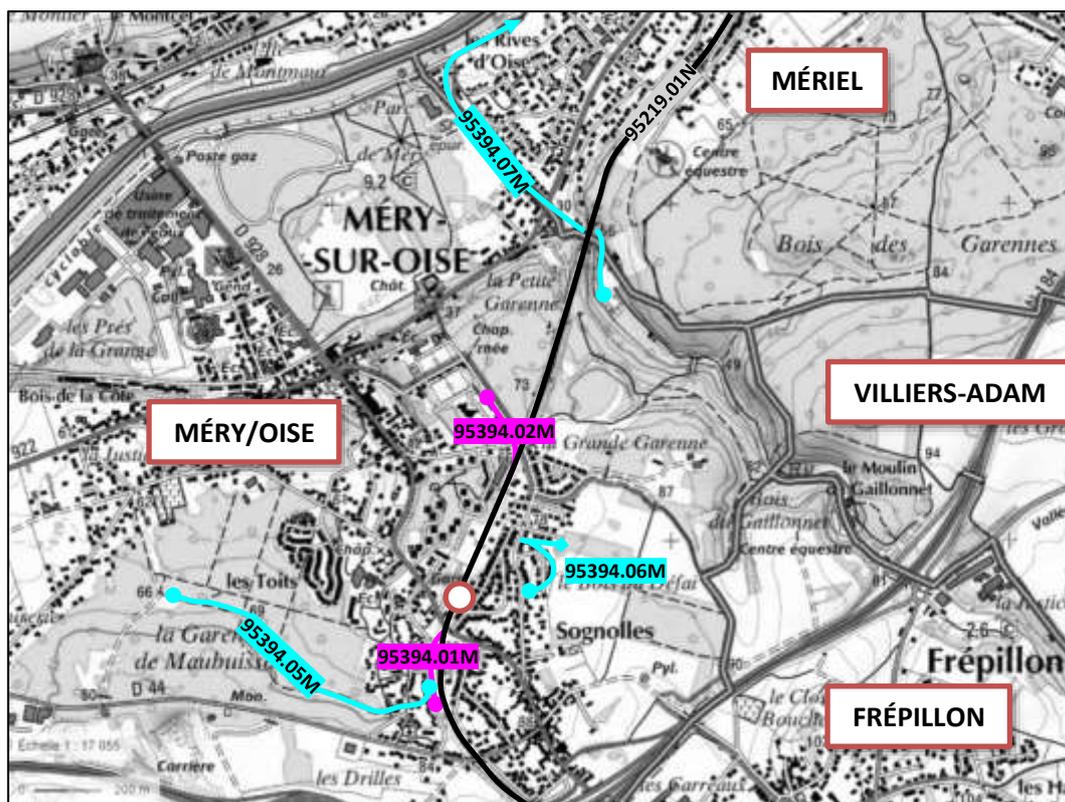
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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



— Ecartement Normal en service
— Ecartement Normal abandonné

— Ecartement Etroit abandonné



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

irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

Plusieurs carrières souterraines d'extraction de pierre ont été exploitées sur la commune de Méry-sur-Oise, entre le milieu du XIX^e et le milieu du XX^e siècle. Différentes sources permettent de citer comme principaux exploitants **Hennocque et C^e**, **Bélier** et **Quesnel**. D'autres noms sont évoqués, comme **Challant**, **Lebailly**, **Letellier**,...

L'exploitation cesse dans les années 1930. La plupart des carrières seront reconverties en champignonnières.



Le pont-roulant des carrières QUESNEL. En arrière-plan, le viaduc du Grand-Val

LE CHEMIN DE FER DE LA C^{IE} DU NORD



La gare, vue en direction du Nord, avant le rehaussement du bâtiment voyageur.

La société **Hennocque**, ainsi qu'une seconde non identifiée disposaient d'embranchements particuliers se greffant sur cette ligne.



La gare, vue en direction du Nord, après le rehaussement du bâtiment voyageur.

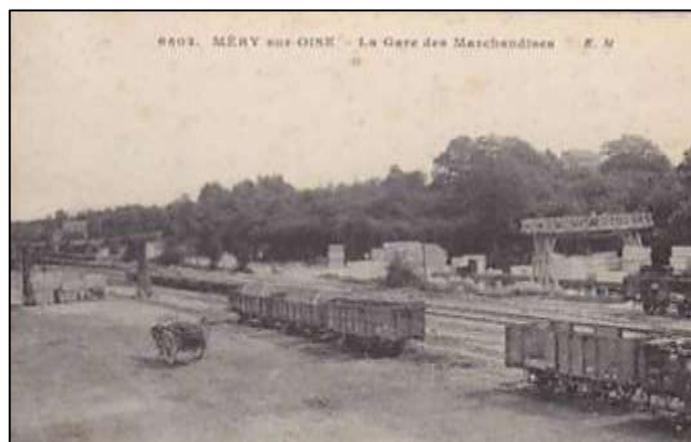
LES AMÉNAGEMENTS EN GARE

Par ailleurs, il existait deux pont-roulants sur les emprises nord de la gare de Méry-sur-Oise, destinés à la manutention des pierres. Ces équipements ne sont plus visibles sur les vues aériennes de 1933.



La gare en direction du sud, vue depuis le pont-roulant de droite

Les sociétés utilisatrices de ces équipements ne sont pas identifiées.



Les ponts-roulants, de chaque côté des voies de la Cie du Nord, vus en direction du sud.

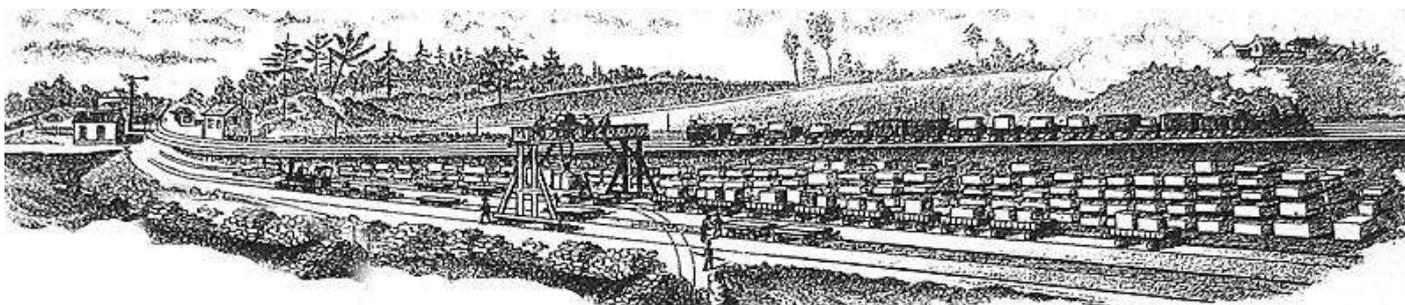


Gros plan sur le pont-roulant de droite

LES EMBRANCHEMENTS PARTICULIERS ET LES RESEAUX ETROITS

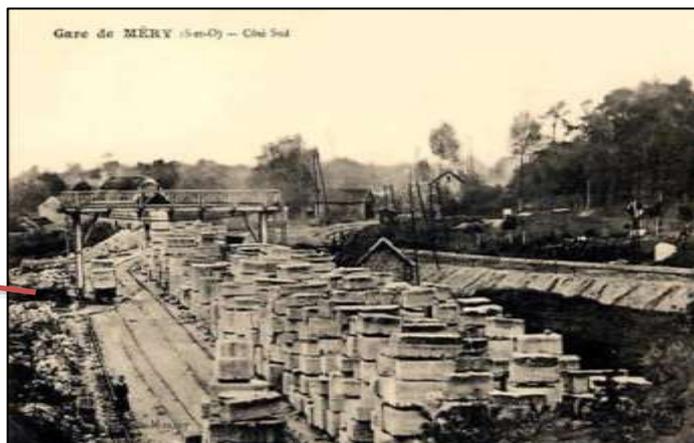
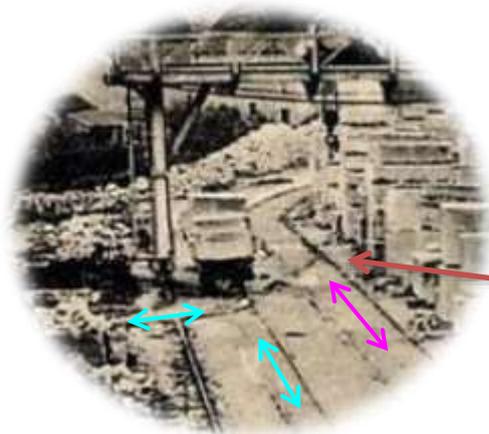
Les embranchements particuliers et réseaux étroits associés sont étudiés en allant du sud vers le nord.

L'embranchement particulier gare sud 95394.01M
et le chemin de fer des carrières de La Garenne de Maubuisson 95394.05M



Gravure avec des proportions exagérées de l'EP. Au fond gauche, la gare de Méry-sur-Oise

La société ayant utilisé cet EP n'a pas été identifiée. Celui-ci était situé au sud de la gare de Méry-sur-Oise. Sur la gravure ci-dessus et la carte postale ci-après, il est possible d'apercevoir une voie bifurquant vers l'Ouest. La carte postale permet également d'observer deux largeurs de voies : normale et étroite. La largeur de la voie étroite est environ deux fois moins large que celle de la voie normale. Il pourrait s'agir d'une voie de 75 cm, standard utilisé dans le secteur.



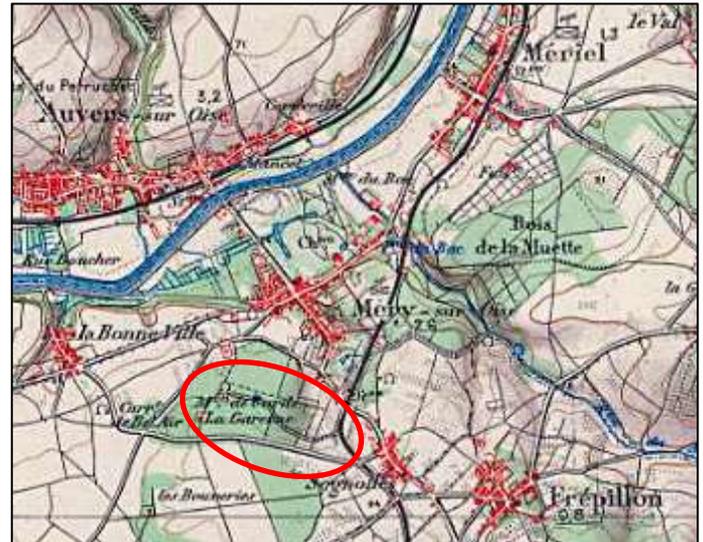
L'EP et le pont-roulant



En observant attentivement la vue aérienne de 1933, un chemin se dessine très nettement, jusqu'à un groupe de bâtiments dans le Bois de La Garenne de Maubuisson (ou « à » Maubuisson).

Vue aérienne IGN – 1933

La carte de 1906 ci-contre semble confirmer la présence de la voie ferrée : l'épaisseur du trait indique qu'il ne s'agit pas d'un simple chemin.



Carte d'Etat-Major – 1906

Vue d'ensemble du dépôt avec, à gauche, l'amorce de la voie étroite.



Cette vue aérienne de 1964 permet d'avoir une vue très nette de l'extrémité opposée du chemin de fer. L'entrée d'une galerie est parfaitement visible, confirmant ainsi la présence d'une carrière souterraine. Aujourd'hui, les bâtiments ont disparu, laissant place à une clairière.

Cette fiche n'aborde pas le réseau ferré en cours de réalisation par l'occupant durant la Seconde Guerre mondiale. Se reporter pour cela à la fiche [IRSP n°95394.2](#).

L'embranchement particulier Hennocque 95394.02M



Vue aérienne IGN de 1933.

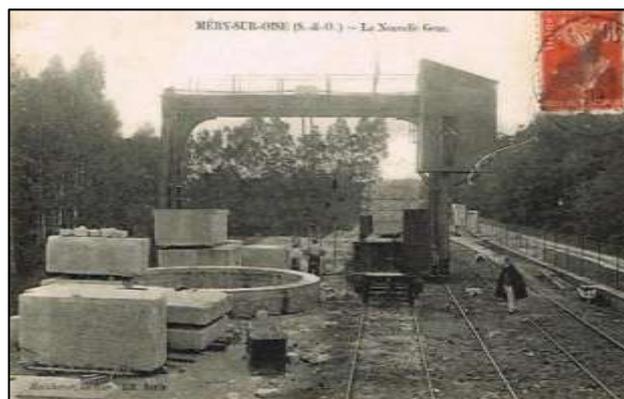
La *C^e Hennocque* disposait d'un embranchement particulier et d'un dépôt de pierres qui étaient situés au nord de la gare, le long du *Chemin de l'Eglise*.



Ci-dessus, un train à l'entrée de l'entreprise, gardé par la troupe lors des grèves des carrières de mai 1910. A droite, les voies de la *C^e du Nord*. Source : Gallica.



Ce dépôt disposait d'une grue de transbordement.



Le puits d'accès à la carrière souterraine

Les blocs de pierre étaient remontés de la carrière souterraine par un puits dont on voit la margelle ronde sur la photo ci-dessus.

Par la suite, un immense abri d'environ 1000 m² sera construit, recouvrant le puits.

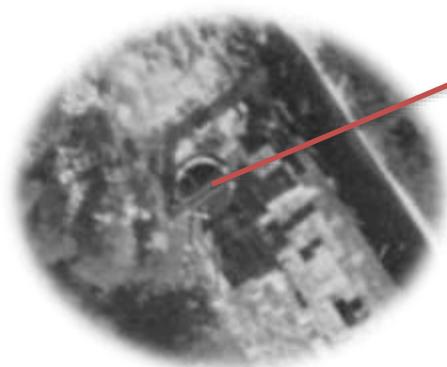


Ci-contre, portion de rail visible au PN de la rue de Frépillon, en direction de la gare.



Durant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands réquisitionneront la carrière souterraine pour y aménager un site d'assemblage de fusées V2. Mais les Alliés organiseront trois bombardements sur Méry-sur-Oise les 5 juillet, 2 et 3 août 1944. Ces attaques aériennes mettront fin au projet allemand.

Sur la vue aérienne de septembre 1949, on peut apercevoir le hangar en partie détruit, ainsi que le puits sous le pont-roulant.



Vue aérienne IGN - 1949

Ce hangar sera reconstruit dans les années 1950, mais sans desserte ferroviaire. Deux immeubles occupent actuellement le site.

Le réseau des carrières QUESNEL 95394.06M

L'une des issues des carrières QUESNEL était située à quelques centaines de mètres à l'Est de la gare. Cette issue disposait d'un plan incliné desservant par rebroussement, une zone de transbordement.

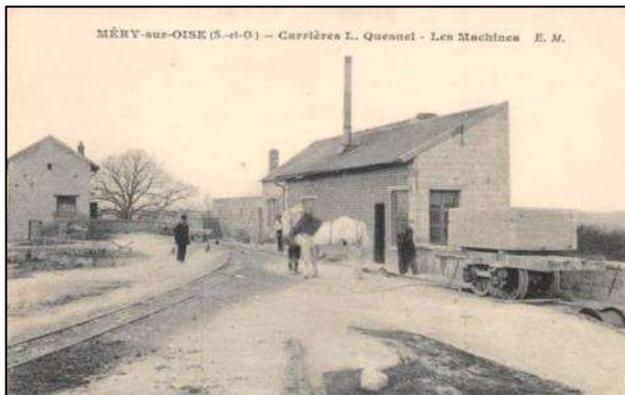


Le plan incliné



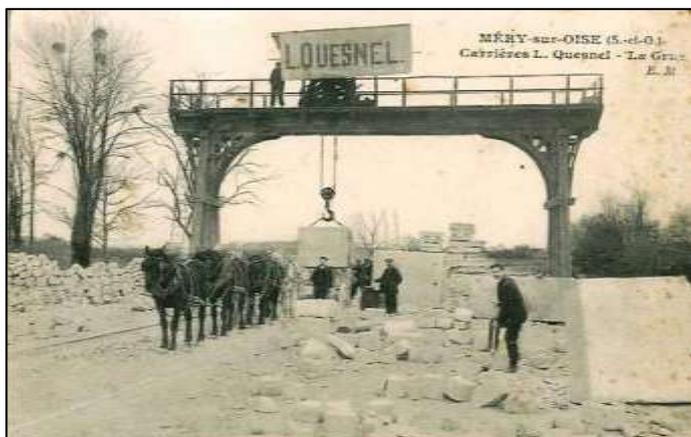
Vue aérienne IGN - 1949

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Carte IGN – 1950

A droite, la machinerie du plan incliné ; à gauche, la voie vers le pont-roulant.



Deux époques... deux moyens de transport...

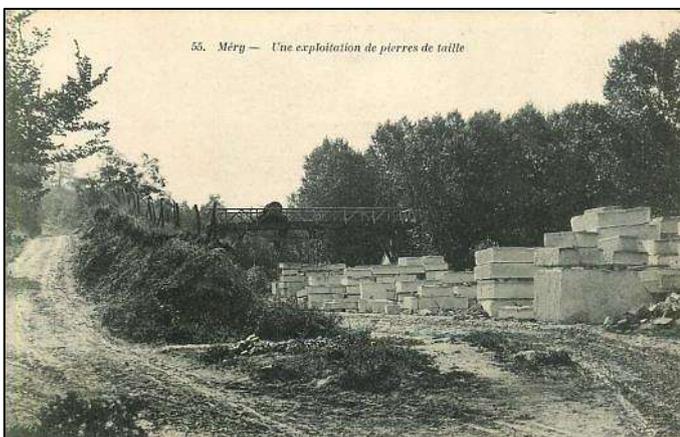
Malgré la proximité, il ne semble pas qu'il y ait eu de prolongement du petit réseau jusqu'à la gare de Méry-sur-Oise. L'extrait de carte IGN de la page précédente indique que la voie atteignait l'actuelle *rue Pierre Curie*. Des traces sont effectivement visibles sur les vues aériennes de 1933 et 1949. S'agit-il de l'amorce d'un prolongement jusqu'à la gare ? L'analyse des cartes postales anciennes ne permet pas de confirmer cette hypothèse.



← 1933 - Vues aériennes IGN – 1949 →

Le chemin de fer de la carrière du Ru 95394.07M

A proximité du viaduc du *Grand-Val*, la **S^{té} QUESNEL** avait une carrière souterraine associée à un dépôt de pierres.



Bien que les diverses vues que l'on trouve aujourd'hui ne montrent aucune trace de rail, ce dépôt était relié à l'Oise par une voie étroite, probablement en 75 cm d'écartement, standard qui semble avoir été local. Elle descendait le long de l'actuelle *rue du Bac*.

L'extrémité finale du chemin de fer du Ru ?

Voir également la fiche [IRSP n°95392.1](#) consacrée aux réseaux de carrières de pierres de Villiers-Adam commune limitrophe de Méry-sur-Oise et Mériel.

En 1869, les carriers **Bélier** et **Quesnel** demandent l'autorisation de construire un chemin de fer pour leur permettre d'évacuer la pierre extraite de leurs carrières situées près du viaduc du Grand Val. Les sources indiquent que ce chemin de fer, était surnommé « chemin de fer américain », peut-être à cause de l'origine du matériel. Il sera par la suite appelé « chemin de fer du ru ». Il empruntait l'actuelle rue du Bac.

Par contre, un doute subsiste quant à la fin de cette ligne. Une source évoque un quai au bout de la rue du Bac mais les photos aériennes d'époque n'en montrent aucune trace et cette hypothèse semble peu probable.

La vue aérienne de 1933 confirme l'existence d'un port de pierres situé à proximité du pont de la D928 (voir ci-contre). La courbure vers la gauche visible au bout de la rue du Bac laisse en effet supposer que la voie devait ensuite emprunter le chemin de halage de l'Oise.

Mais la plupart des autres sources s'accordent pour un terminus au port de Mériel où aboutissait déjà une autre ligne de carrières. Cette hypothèse semble la plus probable.



L'une des fins supposées du chemin de fer du Ru en revenant vers Méry

En l'absence de données plus précises, aucune fiche dédiée ne peut être rédigée sur la carrière du Ru pour le moment.

Enfin, un projet ferroviaire avorté...



Entre 1853 et 1870, le Baron Haussmann est Préfet de la Seine. Il conçoit le projet de translater les cimetières hors de Paris pour les fondre en une unique et colossale nécropole de 1 000 ha, située sur le plateau de Méry-sur-Oise, à 22 km de la capitale.

Le site devait être desservi par le chemin de fer. Le transport des corps devait s'effectuer dans des « wagons corbillards » au départ d'un embarcadère situé devant le cimetière Montmartre. Une gare funéraire devait être construite et l'ensemble du cimetière devait être parcouru par un réseau de voies ferrées.

Nul doute que l'exploitation des carrières de pierre aurait été compromise...

A lire : [LES DEUX PARIS](#) de Jean-Pierre A. BERNARD

Les plans du projet sont disponibles sur le [Portail des Bibliothèques Municipales Spécialisées](#).

Il existait vraisemblablement d'autres réseaux de surface ; le nombre de carrières étant important dans le secteur. Mais les données fiables manquent pour en retrouver les traces.