

# LES SENTIERS D'EXPLOITATION DES CARRIÈRES DU NORD DE LA FORÊT

*Thierry Szubert*

**D**ANS CET ARTICLE, seront traités les sentiers des chantiers les plus au nord de la forêt, ceux du Cuvier-Châtillon et du Mont-Saint-Germain. Ils ne représentent qu'une faible partie de l'ensemble que nous étudierons méthodiquement par la suite.

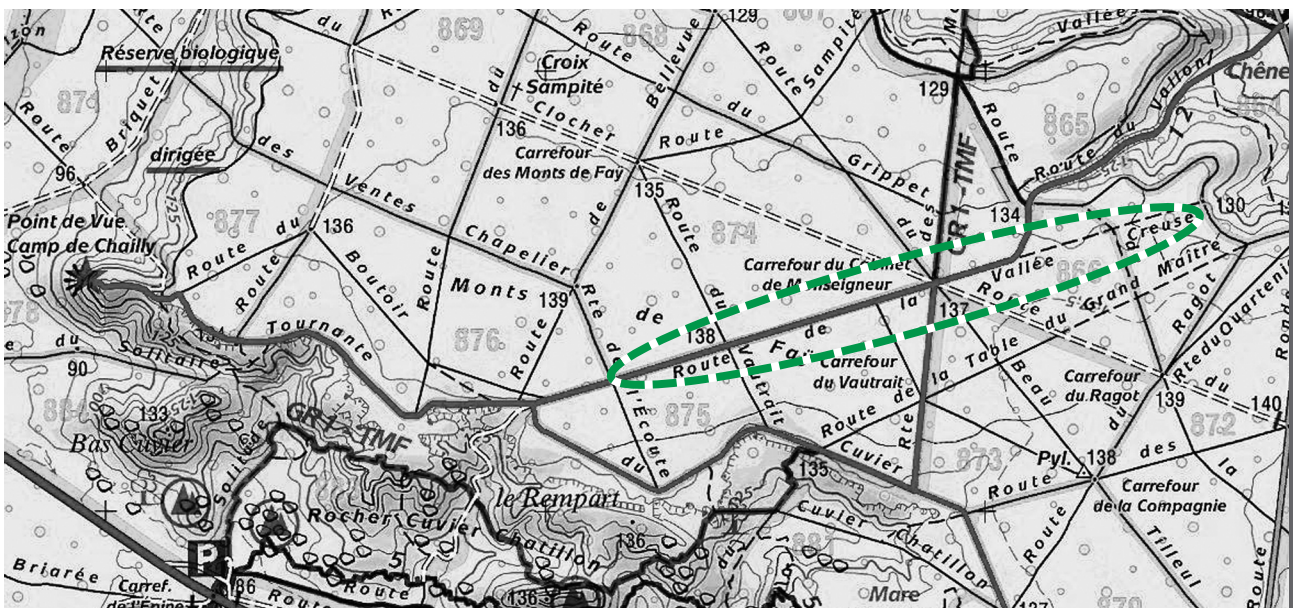
Plus de trente abris, 5 km de fronts de taille et des dizaines de petits chantiers ont permis aux carriers du XIX<sup>e</sup> siècle de travailler le plus grand ensemble carrier du massif forestier de Fontainebleau. Établi sur 2 800 mètres entre Belle-Croix et le point de vue du Camp-de-Chailly, ce chantier de production de pavés, boutisses et bordures a abouti à la construction de routes spécialisées dans l'évacuation des produits finis de carrières.

Au nord de la forêt, ces destinations étaient Paris avec embarquement au port de la Cave ou bien Melun en chariots et fardiers par la route de Solférimo.

Sortis des différentes carrières, les chariots et fardiers lourdement chargés gagnaient d'abord l'actuelle route Tournante-du-Cuvier-Châtillon. Les parties ouest et centre du Cuvier pouvaient avoir deux destinations, alors que la partie est allait forcément vers Bois-le-Roi.

## 1 - PARTIES OUEST ET CENTRE

Ces deux parties du massif voyaient leurs produits remonter la route de la Vallée-Creuse puis la route du Vallon par le plateau. Ces sentiers reposent sur un terrain calcaire offrant une bonne assise aux roues.



Carte n° 1





Route du Vallon

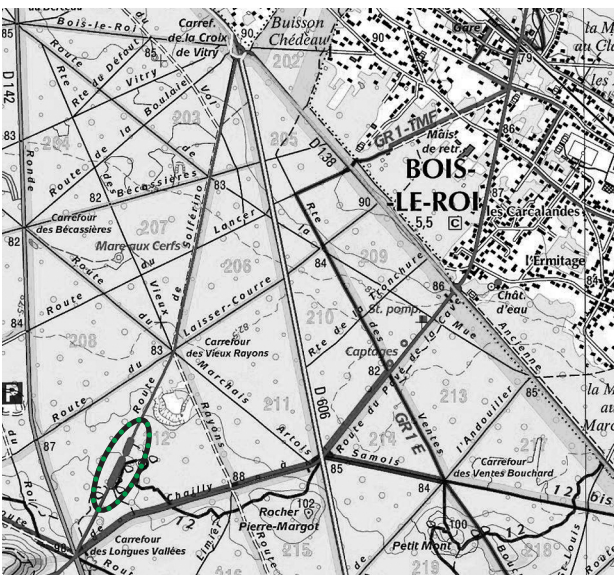
Puis pour descendre du plateau par la route du Vallon, de gros travaux d'excavation dans la partie supérieure et de remblais dans la partie inférieure ont été indispensables. En partie haute, le sentier se trouve à plus de 3 à 4 mètres sous le niveau du sol du vallon. Ce volume a été utilisé directement au pied de la route du Vallon en

remblai pour créer une pente régulière. Celle-ci devait en effet être constante pour éviter aux charges transportées d'emballer le chariot et les montures. Souvent, en de pareilles situations, le limonier restait seul entre les brancards, tandis que les autres animaux étaient dételés puis installés derrière le fardier pour assurer un meilleur freinage du convoi.

Au pied du plateau, la route Ronde est franchie, puis les convois de ces parties ouest et centre prennent alors des routes différentes suivant leur destination.

Melun est gagné par la route de Solférino via le carrefour de la Croix-de-Vitry ; le port de la Cave est rejoint par la route de Chailly puis la route du Pavé-de-la-Cave jusqu'à la Seine.

Sur la carte n° 2, le tracé de la route de Solférino présente deux renflements. Le premier est le décaissement d'une butte traversée par cette route. Les matériaux ont servi immédiatement après vers le nord pour combler une dépression symbolisée par le deuxième renflement. Les car-



Carte n° 2



riers ont construit des murs de soutènement de 2 mètres de hauteur environ sur 20 mètres de long pour stabiliser la zone remblayée (photo n° 2).



Photo n° 2 : Mur de soutènement

Les roches de part et d'autre de la route de Solférino ont été découpées pour laisser une largeur suffisante au passage des convois. Des demi-boîtes à coins encore visibles témoignent de cet aménagement. Les parties découpées ont été soit laissées sur place, soit utilisées en remblai peu après sur le sentier (photos 3 et 4).



Photos n° 3 : Roche découpée

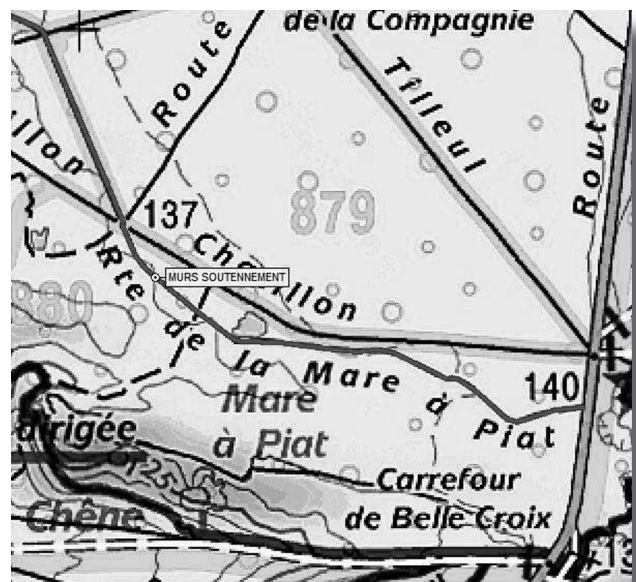


Photos n° 4 : Roche découpée

## 2 - PARTIE EST

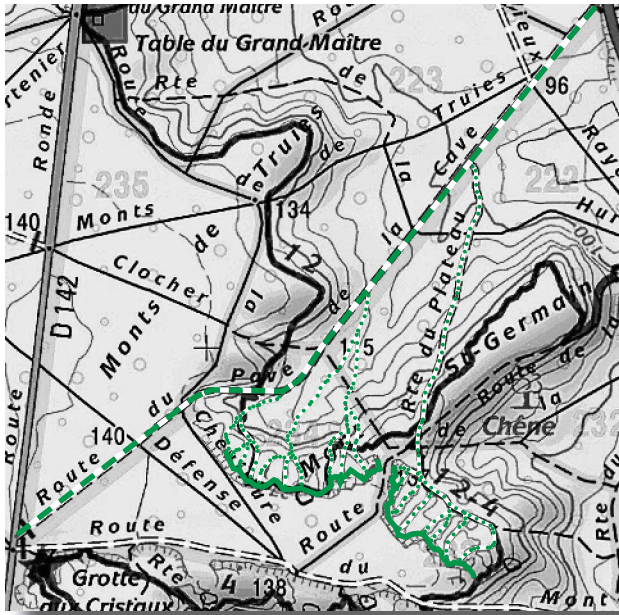
Dans un premier temps, la partie est du Cuvier-Châtillon, près de Belle-Croix, utilisait la route tournante du Cuvier-Châtillon pour atteindre une route aménagée par les carriers.

Partant de la cote 137, un chemin a été aménagé avec un pavage discontinu qu'on peut apercevoir de temps à autre sur le tronçon. Peu après cette cote, vers l'est, une dépression de 2 mètres de profondeur sur 10 mètres environ a été franchie. Des murs de soutènement maintiennent un remblai permettant au sentier de garder une horizontalité parfaite (carte n° 3). Le pavage est interrompu à quelques mètres de la route Ronde, probablement suite à sa réfection récente.



Carte n° 3





Carte n° 4 : Fronts de taille : - - - - -  
Sentiers d'exploitation : . . . . .

Au-delà de la route Ronde, la route du Pavé-de-la-Cave présente encore un pavage continu avec ses boutisses de calage et une bordure partiellement visible. Elle desservait au passage les carrières du Rocher-Saint-Germain et surtout celles, plus impressionnantes, du Mont-Saint-Germain (carte n° 4).

En effet, ces carrières du Mont-Saint-Germain, formées de deux parties séparées par un sentier, sont très structurées. Leurs fronts de taille continus offrent un grès de bonne qualité aux poches de sable peu nombreuses sur une hauteur d'environ 3 mètres et de 400 mètres pour chacune. Partant à la perpendiculaire des fronts, les sentes d'exploitation délimitent d'une façon rectiligne et

parallèle les tas d'écales. Ce mode d'exploitation ne se retrouve que dans les très grands chantiers où l'avancée du front a été importante. Il représente la façon la plus rationnelle et facile pour dégager le front de ses déchets tout en préservant des passages réguliers pour évacuer les produits finis. Dans cette configuration, les tas d'écales y sont souvent plus hauts que le front lui-même. Dans la partie ouest, on observe bien que les sentiers d'exploitation sont d'abord parallèles, puis se regroupent par trois pour descendre directement vers le pavé de la Cave. Dans la partie est, les sentiers d'exploitation sont tous regroupés par un sentier transversal qui descend suivant une pente douce vers la même route pavée à cause de la configuration du terrain. Les quantités de grès extraites dans cette zone sont impressionnantes. Le recul du front d'environ 40 mètres sur près de 200 mètres de large et une hauteur moyenne de 3 mètres donne un volume de grès extrait de plus de 60 000 tonnes ! La fouille de même hauteur et de même largeur que le front a représenté un poids d'environ 40 000 tonnes de terre, de sable humide et de pierres calcaires. Ce travail de déplacement sur plusieurs dizaines de mètres pardessus la forme sur les tas d'écales permet d'éviter des manipulations successives des mêmes volumes au cours de l'avancement du chantier...

Sur la photo n° 5, nous pouvons remarquer que la fouille<sup>1</sup> du front a été pratiquée, libérant le front des couches de terrain qui le protégeaient. La forme<sup>2</sup> est propre, nettoyée des déchets de coupe, indiquant une intervention d'abattage toute proche. Un sentier Bleu y a pris place plus tard.

### CONCLUSION

Autant le travail d'extraction des carrières est facilement compréhensible car les traces sont lisibles sur le terrain ; autant les routes qui ont permis l'acheminement des produits finis vers leurs destinataires sont souvent peu lisibles car s'étirant sur de grandes distances depuis les lieux d'extraction. Pour exemple, le pavé extrait au pied du point de vue du Camp-de-Chailly a parcouru 6,5 km en forêt avant son chargement sur une barge. Le relevé de ce réseau complexe est rendu d'autant plus difficile que la forêt tend à effacer les traces du labeur humain ■



Photo n° 5

1) Fouille : mise à nu de la platière nécessaire avant exploitation.  
2) Forme : espace de travail au pied du front de taille