

Les aménagements

La décision prise en 1913 de réaliser un réseau ferré à voie étroite type Decauville pour desservir les trois carrières Civet Pommier (à Éméville la carrière du Chemin de Vez et de la Bouloye puis à Bonneuil-en-Valois la Carrière des Trois Fontaines) nécessitera d'importants travaux d'aménagement.

Les plus conséquents seront à Éméville. Dès le départ de la gare la voie ferrée étroite métrique a nécessité le creusement d'une tranchée pour revenir au niveau du plateau et aller vers le garage et l'entrepôt où était logé le locomoteur surnommé « **Le tacot** ».

Ensuite cette voie ferrée métrique coupait en diagonale la route départementale D 50. Il n'y avait aucune barrière de protection mais il n'y eu qu'un seul accident mineur : le troupeau de moutons de Monsieur Paul Antoine, agriculteur de Bonneuil, adjoint au maire d'Éméville, avait été heurté par le tacot blessant 2 ou 3 moutons.

Par contre cette traversée en diagonale de la route D 50 était un piège pour la roue avant des vélos. Pour éviter la chute il fallait bien prendre soin de franchir les voies ferrées perpendiculairement.



Photo Roches et Carrières

Peu après commençait la partie la plus compliquée de ce réseau. Un embranchement se détachait du côté sud-ouest pour atteindre, $\approx 11,25$ m plus bas, le sol de la Carrière du Chemin de Vez : c'était *la descenderie* à l'origine longue de ≈ 115 m, à ciel ouvert et de ≈ 130 m en galerie souterraine.

Le volume total transféré nécessaire pour réaliser cette rampe peut être estimé à :
≈ 1.200 m³, ≈ 2.200 tonnes, 16.000 brouettes

Comme nous avons pu le constater en faisant la petite tranchée de l'exutoire vers la galerie masquée, et également ailleurs, au moins une partie des matériaux provenant du creusement de la descenderie à ciel ouvert a été ramenée en comblement dans la Carrière du Chemin de Vez.

On peut estimer à environ 12,70 m la profondeur initiale du Puits à Daubin qui maintenant est de l'ordre de 9 m. Cela laisse à penser à un comblement de la carrière d'origine Daubin que nous avons mesuré à ≈ 2 m devant la niche d'extraction du maxi bloc Daubin de 15 tonnes et à un maximum d'environ 3,70 m (12,70 m – 9 m) sous le Puits à Daubin.

Au niveau de cette photo c'est surtout le surcreusement haut à la lance, et défermé à l'explosif, qui a fourni l'essentiel du volume des matériaux nécessaires au comblement de la base de la carrière Daubin. C'était des carcasses de blocs parfois volumineuses comme celles qui émergeaient au-dessus du sol actuel.

Cette protubérance a servi de fondation au pilier en construction sur la photo de la page précédente.

La voie ferrée métrique se poursuivait par une descente en pente raisonnable où elle arrivait de niveau avec le sol de la Carrière de la Bouloye.

Il y faudra cependant réaliser un surcreusement dans le banc de ciel pour permettre par un embranchement le passage du tacot à charge. Il s'agit d'un surcreusement haut bien plus modeste (photo ci-dessous), que celui de la Carrière du Chemin de Vez.

La ligne ferrée métrique se poursuivra jusqu'au dépôt de pierres qui se trouvait sur



le côté Est de l'entrée de la carrière de pierre tendre des *Trois Fontaines*.

Le tacot n'entrait pas dans cette carrière dont on voit à sa sortie l'extrémité d'une voie ferrée de 40 cm de largeur.

Carrière de la Bouloye - Photo Roches et Carrières