

JEAN-LUC FAURE

CARRIÈRES DU DÉPÔT DE MONTROUGE⁽¹⁾ ET DU CIMETIÈRE DE BAGNEUX

Restons « dans » le calcaire avec une visite des galeries encore accessibles en proche banlieue Parisienne dans un plateau sous-miné par de nombreuses exploitations.

Le plateau de Châtillon constitue le point culminant de la proche banlieue parisienne. Jusqu'aux années 1880 c'est un paysage de treuils de carrières en activité, de champs et de vignes et donc relativement peu construit en surface.

C'est au début du vingtième siècle, après le rachat en 1909 de la Compagnie de l'Ouest par le réseau de l'État, que vont être créés le dépôt de machines et les ateliers d'entretien de voitures et de wagons de Montrouge-Châtillon (permettant de désengorger Montparnasse et Vaugirard).

À l'époque le dépôt est situé sur l'embryon d'une ligne jamais terminée de Paris à Chartres par Gallardon (bien que certains ouvrages d'art aient été construits : les viaducs sur la Bièvre ou l'Yvette...). Ce n'est qu'à la fin des années 1980, avec la création de la Ligne à Grande Vitesse Atlantique, que Montrouge-Châtillon cessera d'être un cul de sac...

À la date de la création de la gare de Châtillon et du dépôt, le terrain est sous miné par des carrières dont l'exploitation a cessé une vingtaine d'années auparavant. Ces carrières étaient exploitées sur trois niveaux (étage supérieur, moyen et inférieur) d'une hauteur variant de 1m20 à 2m50 entre quinze et vingt mètres de profondeur.

Ces carrières exploitées depuis le début du XIX^e siècle par la méthode des hagues et bourrages n'ont quasiment pas été consolidées. Sous la voirie et le cimetière de Bagneux quelques travaux de comblement des puits d'extraction sont réalisés vers 1888 et 1889, quant au reste de ce réseau complexe il ne s'agit que de piliers à bras montés parfois après l'exploitation vers 1885.

Après l'extraction de pierres ayant servi à quelques monuments du Paris de Haussmann, les champignonnistes ont investi les lieux pour réaliser des cultures sur « banquette » ou « couche ».

Exceptés les piliers en carrière à l'aplomb des culées des différents ponts, ce n'est qu'avec le projet de modernisation du dépôt en 1937 que le sous-sol va connaître une première opération de consolidation d'envergure durant les années 1933 à 1936.

En effet, l'électrification a nécessité la création de nouveaux bâtiments (modification des rotondes, création d'un nouveau château d'eau, d'une sous-station, d'une remise pour autorails et automotrices...). Le climat de l'époque étant « hostile », on profita des vides des carrières pour aménager sous les HBM voisins, un abri de défense passive dont l'accès principal en pente douce était sur la voirie face au dépôt. Sous le dépôt lui-même des itinéraires menant à des sorties de secours par puits à échelons étaient prévus (puits n° 01 de la chaudronnerie et puits n°02 du transformateur), ce cheminement fut comblé en 1959.

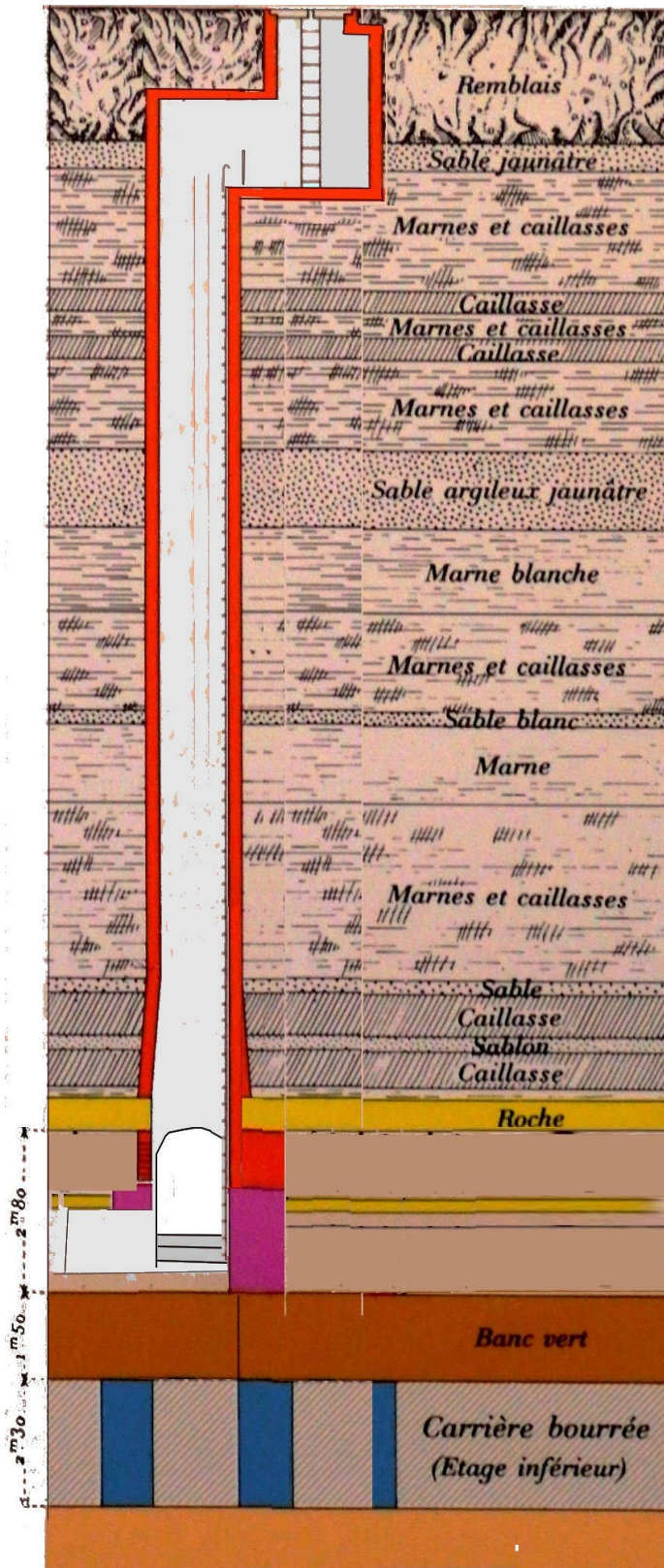
(1) ne pas confondre avec le dépôt de Montrouge avenue Reille à Paris créé pour les besoins de la ligne de Sceaux et exploité jusqu'en 1993 par la RATP et aujourd'hui disparu.

Le contexte géologique

Sous le dépôt et la gare de Châtillon, la succession des terrains depuis la surface est la suivante à une altitude de 80 mètres environ :

Le Puits de service n° 02

(ex puits du transformateur » : A la fin du XXème siècle, la tête de puits a été bouchée pour permettre la pose d'une voie de stationnement sur l'axe la tête de puits)



Remblais:

Une faible couche de terre végétale et de remblais recouvre le plateau (de 0,5 à 1,8m d'épaisseur)

Étage Bartonien :

C'est une alternance de sables fins comportant des bancs gréseux d'épaisseur variable (de quelques dizaines de centimètres à près de 2 m.) et de Marnes et caillasses.

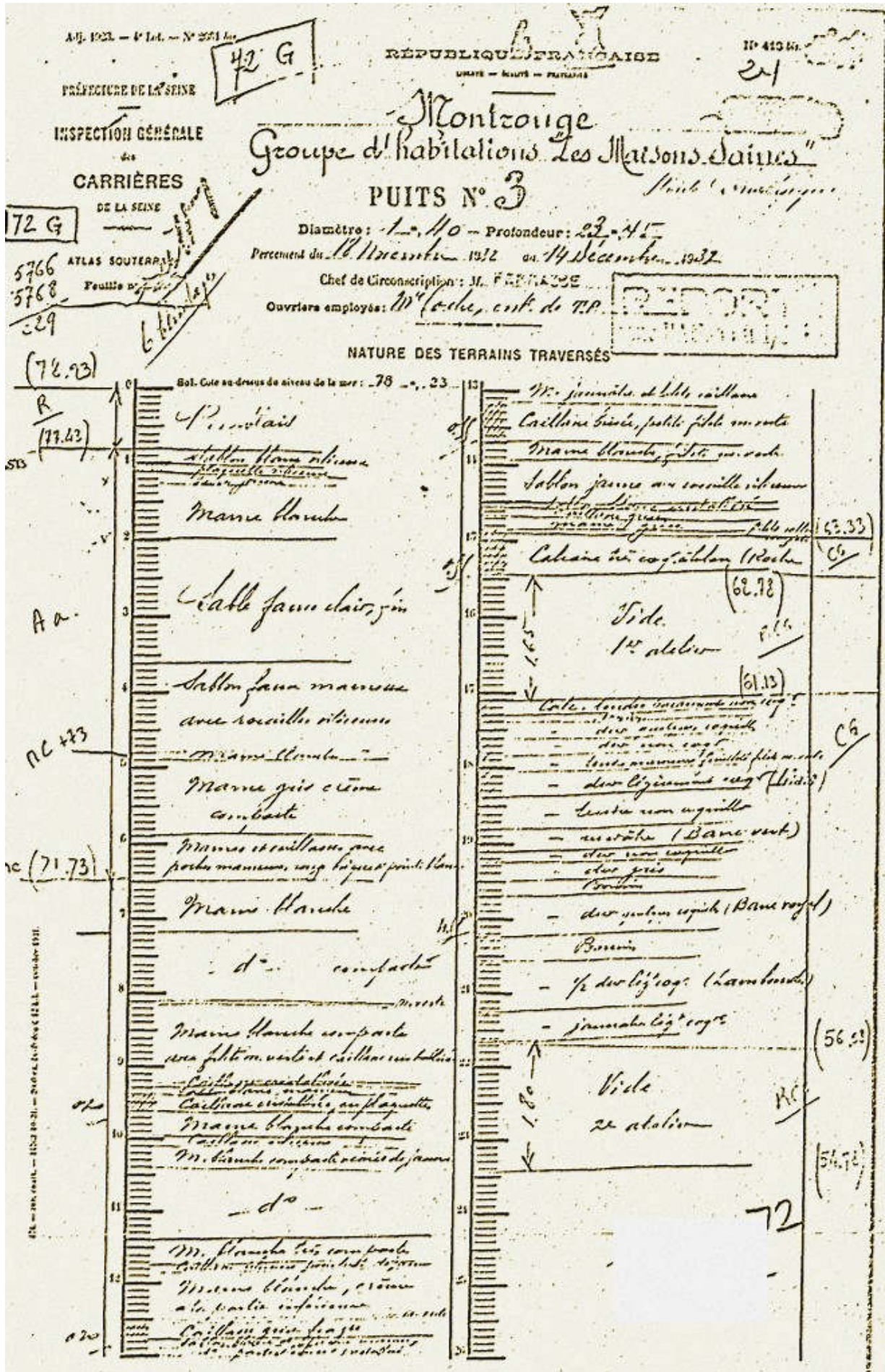
Étage Lutétien:

A près de 10 m. de profondeur on trouve une alternance de marnes tendres et de bancs ou rognons de calcaire fin résistant, puis les masses de calcaire intéressant les carrières à 18 m de profondeur.

Exploitations rencontrées :

L'étage supérieur se situe de 16 m à 18 m de profondeur env., un banc séparatif de 0,5 à 0,75 m recouvre l'étage moyen (banc royal) exploité sur 1m à 1m70 de haut. L'étage inférieur (lambourdes), se situe à 24m de profondeur environ et a été exploité sur 1,8 m de hauteur en moyenne.

À proximité, sous les HBM construits dans les années 1930, les carrières furent exploitées en partie à ciel ouvert et en souterrain sur deux niveaux réunis (étage moyen et inférieur). C'est d'ailleurs le même entrepreneur (Coche) qui réalisa une partie des travaux sous la gare, le dépôt et les immeubles de l'autre côté de la route stratégique (avenue Marx Dormoy).



Chronologie des travaux de consolidation et de recherche de vides:

1885 – 1889:

Réalisation de hagues, bourrages, comblement des puits d'extraction. Le cimetière Parisien de Bagneux sera ouvert en novembre 1886 soit avant la fin des travaux de « consolidation ».

1926-1928 :

Construction des rotondes et des bâtiments du dépôt.

1931-1936:

- route stratégique (future av. Marx Dormoy) : réalisation de puits de recherches, consolidation par piliers maçonnés, installation de l'abri de défense passive sous les HBM.
- Sous le cimetière et la gare de Châtillon: sondages de recherche et percements de puits (regards) pour l'accès à l'émissaire Sud 2eme branche (autrement appelé ES2b pour le distinguer de la première branche partant de l'Alma au niveau de l'actuel musée des égouts et longeant la Seine).

1958-1959:

Percement de galeries de recherche maçonnées sous la voie publique.

Années 1960 :

Sondages de recherche pour le prolongement de l'Autoroute A 10 sur les emprises de la ligne SNCF Paris-Chartres par Gallardon (projet abandonné en juin 1974, la LGV Atlantique passera par là une dizaine d'années plus tard).

Années 1970:

Injections sous le prolongement du métro ligne 14 (future ligne 13) ouverte à la circulation en 1976, et sous la partie Est du dépôt.

Sondages au niveau du carrefour de l'avenue Marx Dormoy- rue de paris pour le prolongement la ligne 4 du métro jusqu'à « Petit Bagneux ».

Années 1980 :

Percement de trois puits d'accès à échelle (P5, P7 et P8) aux carrières par engin de type Rotary, (foreuse de grande dimension) dans l'enceinte SNCF.

Document issu des archives de l'IGC pour illustrer les carrières visitables sous le dépôt : un alignement de piliers à bras.

