

La galerie de contournement

Celle galerie débuta non loin de la première bouche de ventilation (un endroit que le service des Mines avait jugé sûr).



L'effondrement dans la carrière de la Bouloye, le 14 janvier 1913, et la délibération du conseil municipal d'Éméville du 25 janvier 1913, pour la réalisation d'une voie ferrée métrique, allaient bouleverser la topographie locale à quatre endroits.

- D'abord au départ de cette voie depuis la gare d'Éméville en allant vers le sud-ouest où elle rejoint, par une vaste courbe en tranchée, le niveau des champs.
- Ensuite, le plus grand bouleversement avec le déplacement du carrefour de la route D50 et du Chemin de Vez C3 (qui conduira à l'ouverture d'une carrière éphémère de pierre dure sur ce site) et surtout la réalisation d'une descenderie de 245 m vers le Puits à Daubin, d'abord à ciel ouvert puis en souterrain.
- Le comblement de la vaste cuvette sur le plateau résultant de l'effondrement de la Carrière de la Bouloye fut très long : en 1929 les piliers effondrés étaient encore visibles des champs, ensuite il y eut une mare puis une pâture. Ci-dessous la flaque d'eau gelée de janvier 2003 est indiquée par une étoile bleue.



- Ce fut le raccordement de la Bouloye, et ensuite le prolongement vers la carrière des Trois Fontaines de la voie ferrée métrique, qui modifia le moins la topographie initiale du terrain naturel.

Par contre, à l'intérieur de la Carrière de la Bouloye, il fut bien sûr obligatoire de réaliser une galerie courbe qui contourna par l'ouest, à bonne distance, la zone effondrée.

Contrairement à la grande descenderie de la Carrière du Chemin de Vez, le sol de la Carrière de la Bouloye remonte en s'avancant vers le fond.



Cette galerie de contournement, tout comme celle de la Carrière du Chemin de Vez, possède aussi un surcreusement haut mais beaucoup moins important en hauteur.

Elle diffère aussi dans sa vocation.

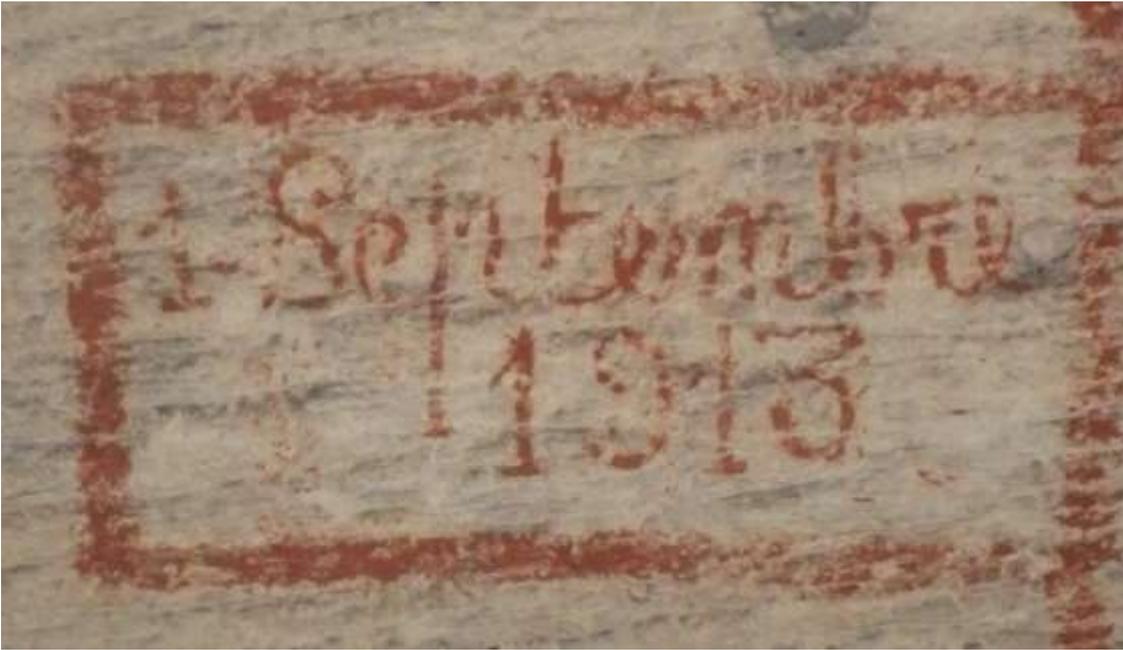
Le tunnel de liaison depuis l'entrée de la carrière jusqu'au Puits à Daubin mesure environ 3,20 m de largeur. Cela est le minimum ordinaire pour le passage du locomoteur « Le tacot ». Il correspond à une extraction sur 2 blocs de largeur.

Les divers matériaux extraits étaient impropres à la construction.

À la Carrière de la Bouloye la galerie de contournement fut faite avec un double but : **outre la réalisation d'une liaison pour continuer de produire une bonne pierre marchande**, l'extraction fut réalisée sur 3 blocs de large x 2 de haut + un surcreusement haut.



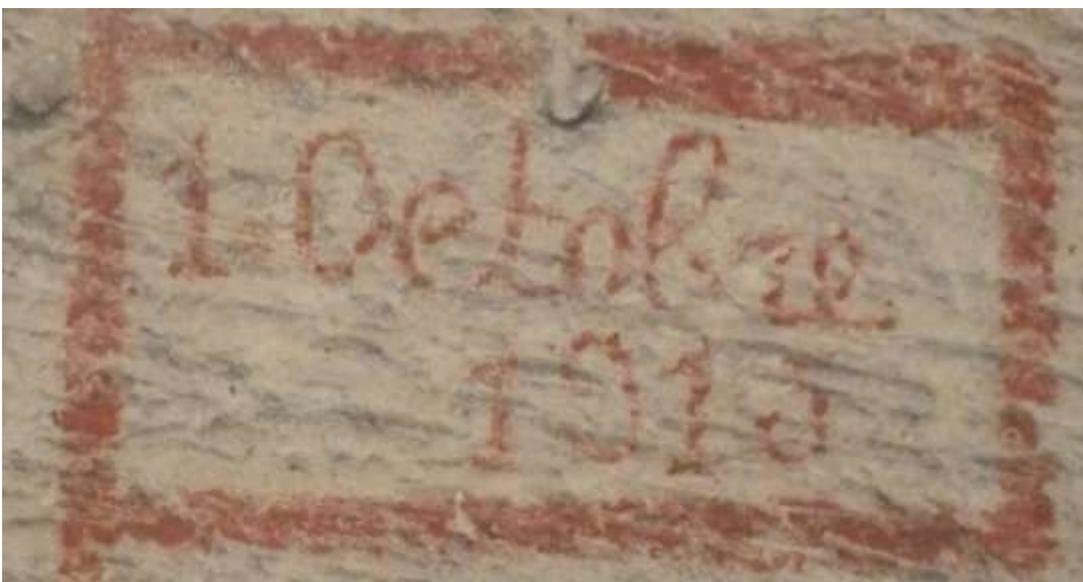
Les blocs inférieurs ne donnaient qu'une hauteur de ≈ 2.20 mètres, ce qui permettait avec le surcreusement haut une troisième rangée de blocs marchands pour satisfaire la clientèle.



Le choix de procéder à une extraction sur 3 x 2 blocs + un surcreusement haut était très judicieux. Il était intermédiaire entre les galeries d'exploration de 2 blocs de large, aptes à fournir principalement des moellons, en raison souvent d'une fracturation gênante poussant à avancer le plus vite possible pour retrouver la belle masse de pierre. Là, une vaste et productive extraction sur 4 blocs de front pouvait à nouveau se déployer avec des largeurs de galerie de $\approx 6,70$ m / $\approx 7,20$ m de largeur. Dans la Carrière des Trois Fontaines ce sera même une seule rangée de 5 blocs de front sur une largeur totale de 8,20 m / 8,50 m. Á la Carrière du Chemin de Vez, à 3 endroits, ce sera 5 blocs de front sur 2 rangs de haut pour une largeur de 8,00 m / 8,47 m.

Ces grandes largeurs exigent un très bon banc de ciel et un solide banc de sous-pied. Il était raisonnable de s'en tenir à 3 blocs de front ce qui permettait aussi d'avancer plus vite.

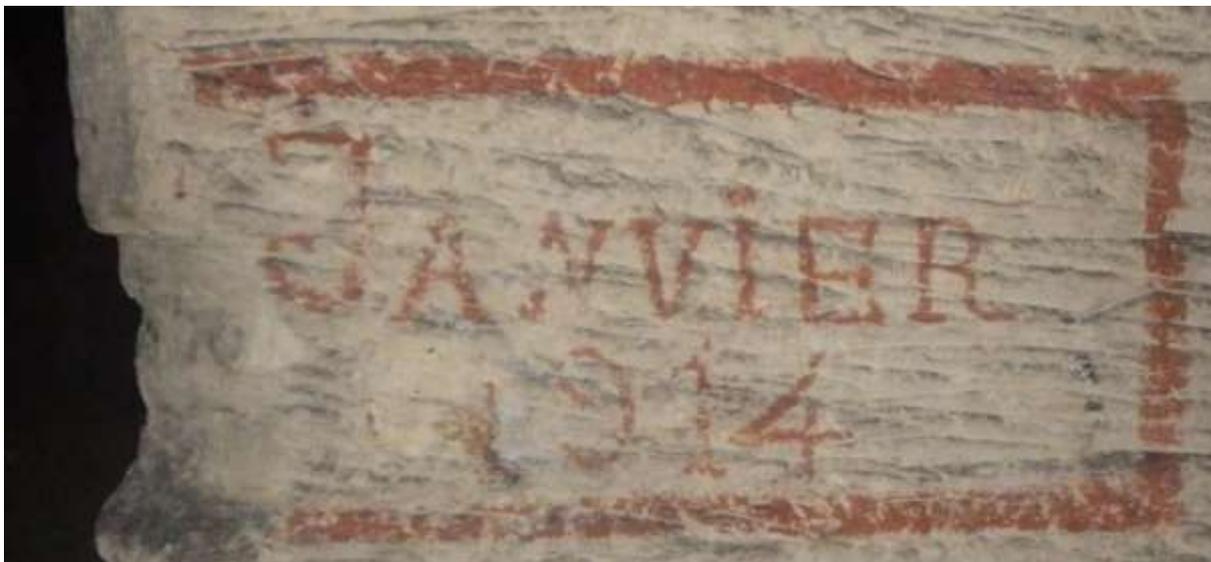
Par chance, l'état de l'avancement mensuel était indiqué par des panneaux peints sur le côté de la carrière. **Le plus ancien indique septembre 1913 ce qui signifie que c'est au début de ce mois que les travaux avaient commencés.**





Dimensions de cette galerie de contournement : environ 112 m de long avec $\approx 2,20$ m de haut sur les côtés et ≈ 3 m avec le surcreusement haut sur une largeur de $\approx 3,20$ m. Cela donne par calcul un volume de vide réalisé de 1568 m³. Ce qui permet d'évaluer le total des blocs extraient de cette galerie de contournement à environ 1000 m³ et 1830 tonnes avec l'eau de carrière contenue dans la pierre. L'extraction a dû être rapide avec des blocs de taille assez modeste de ≈ 2 à ≈ 4 m³ et de ≈ 3 à ≈ 8 tonnes ce qui était très inférieur au maxi bloc de la Carrière des Trois Fontaines.

Les très gros blocs de la Carrière du Chemin de Vez étaient recoupés en deux car au-delà des possibilités du tacot pour gravir la pente de la descenderie. Malgré la vigilance des 2 « caleurs » il ne fallait surtout pas qu'il recule.



Cette photo indique qu'il aura fallu environ 5 mois pour que la galerie de contournement débouche à l'arrière de l'effondrement.



La photo ci-dessus est le revers de l'angle formé par la galerie de contournement avec une ancienne galerie au-delà de la zone effondrée.



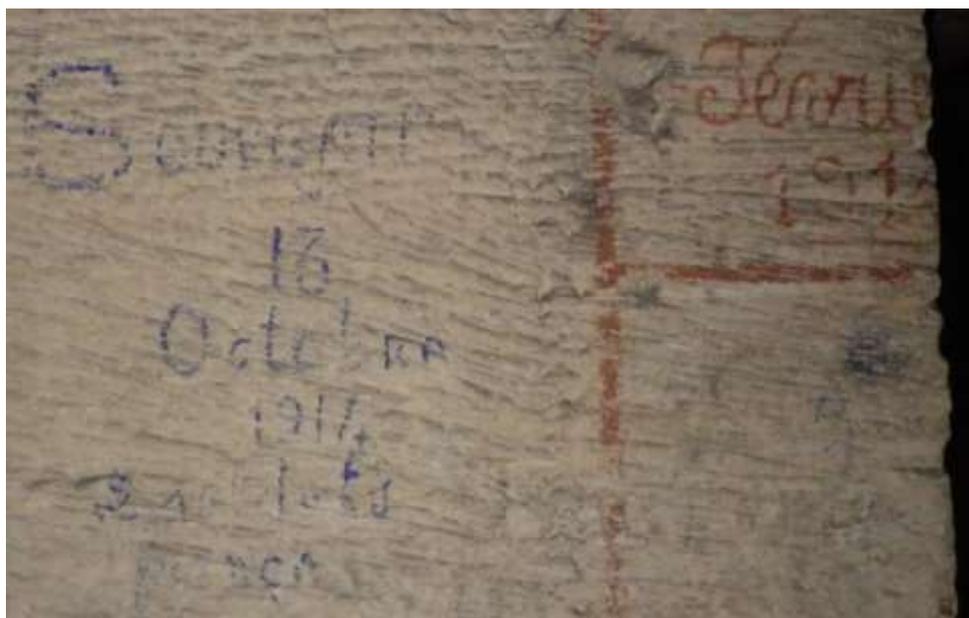
Ces 2 photos semblent avoir été réalisées sur un front de tranches d'extraction, bien sûr plus ancien que la galerie de contournement.

Graffiti de soldats

Ci-dessous celui d'un soldat de 1914, à l'angle de la galerie de contournement

En septembre 1914 l'armée allemande a occupé pendant environ une semaine à 10 jours le secteur de Bonneuil-en-Valois / Éméville.

Après la Victoire de la Marne, du 8 au 12 septembre 1914 les allemands se replient, la ligne de front se stabilise plus au nord et alors commence la guerre de tranchées.



On peut imaginer que des soldats français, qui montaient ou revenaient du front, aient bivouaqué dans cette carrière.

*Le bas du graffiti en bleu, difficilement lisible, semble indiquer :
21 soldats français*

Cet ultime panneau est situé au-delà de la galerie de contournement.



Indique-t-il des travaux complémentaires pour reprendre au plus vite l'extraction très importante réalisée avant l'effondrement sur 8 chantiers ?