

Sur les plans de Paris : des portes ouvertes sur l'en-deçà du sol

"Qu'il est bon de ne pas ignorer ce qu'on a sous les pieds. Ce peut être un trésor."

Dictionnaire français-gaulois de Jean-Paul Savignac (chez "La Différence")

"C'est important de chercher la souche, le terroir, les racines (...) d'exhumer les restes qui sont sous nos pieds ...

Des restes qui font, par essence, partie d'un patrimoine mondial non renouvelable".

Yves Coppens, paléontologue, membre de l'Institut, professeur au Collège de France (le 16 mai 2003)

■ Gilles THOMAS

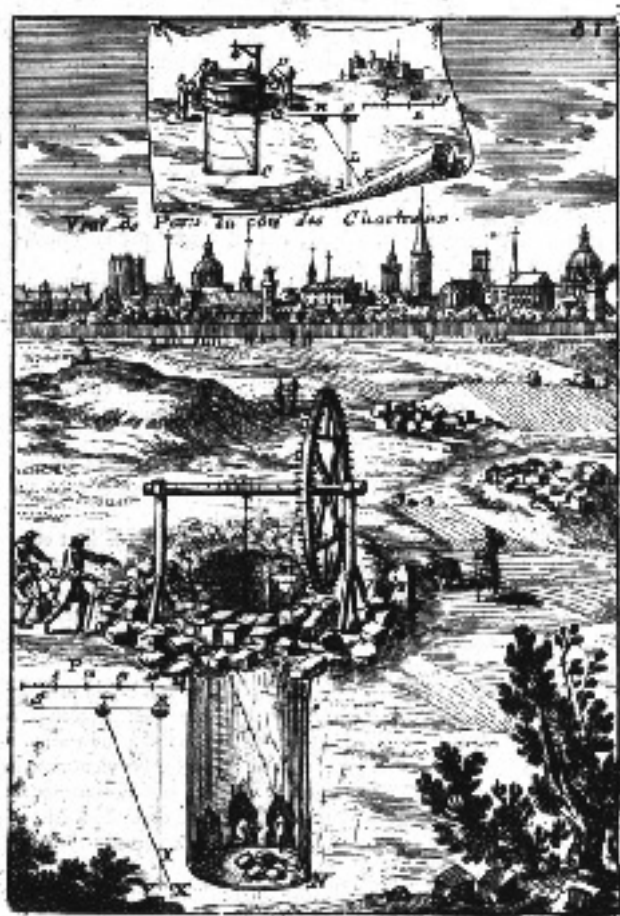
Nous vous avons précédemment parlé de la cartographie du sous-sol parisien (voir "Les dessous de Paris «Cartes sur Table»" in XYZ n°107 et 108). S'il fut nécessaire de dresser les plans de ces exploitations souterraines, leur présence transparaît parfois sur certains des plans que Paris fit dresser de sa topographie urbanistique.

En effet, à l'instar d'un iceberg dont la partie émergée ne représente qu'un dixième de ce qui est caché sous la surface des océans, les carrières souterraines transparaissent aussi à la surface du sol par leurs points d'accès : les puits d'extractions (lors de leur période d'activité), les puits de service et autres moyens d'y pénétrer (créés lors des travaux de consolidation exécutés par l'Inspection des Carrières).

Quand les carrières imprimaient leurs "formes" dans le paysage parisien

Lors de notre premier article, nous vous avons indiqué que l'exploitation du sous-sol de Paris commença à l'époque gallo-romaine, et que, suite à une épaisseur de morts-terrains de plus en plus grande, les carriers eurent l'idée de pénétrer dans la couche de calcaire par des bouches de cavage, ou entrées de plain-pied. Plus l'exploitation s'enfonçait sous terre, plus les carriers avaient de chemin à parcourir pour ressortir les matériaux, aussi eurent-ils l'idée de percer des puits à partir de la surface qui avaient un double avantage : assurer une meilleure aération du site souterrain, et permettre une sortie plus directe des blocs en fond d'exploitation sans avoir à retourner jusqu'à l'entrée primitive. Afin de pouvoir accéder aux mêmes bancs de calcaire directement à partir de la surface des plateaux les recouvrant, les carriers développèrent alors cette méthode par puits d'extraction, leur évitant ainsi de creuser une entrée en pente douce qui nécessite énormément de terrain si l'on veut éviter que la déclivité ne soit trop raide.

Ces puits d'extraction de plusieurs mètres de diamètre (de 3 à 6 mètres au maximum), étaient appareillés jusqu'à la rencontre avec la masse de pierre. Les matériaux provenant du creusement permettaient la réalisation d'une plateforme, faci-



© photo Olivier Fay

Cette illustration intitulée "Veuë de Paris du côté des Chartreux", permet de comprendre le principe des treuils à chevilles utilisés par les carriers pour remonter les blocs de calcaire des sous-sols. Cette gravure de 1702 est extraite de "La géométrie pratique (divisée en quatre livres)" de Alain Manesson-Mallet (cartographe et ingénieur français 1630-1706), ouvrage publié à des fins pédagogiques pour une initiation à la géométrie.

litant ainsi le chargement des chariots venant chercher les blocs pouvant peser plusieurs tonnes ; c'est ce que l'on appelle la "forme" de la carrière. Pour amener du fond de la carrière les blocs de pierre extraits, le premier système imaginé était particulièrement rudimentaire, puisque basé uniquement sur la force musculaire, mais suffisamment efficace pour qu'il perdure alors que l'extraction des mines était mécanisée depuis longtemps. Il s'agit d'une gigantesque roue en bois dont le cercle est percé de part en part par des échelons régulièrement espacés, permettant à un homme de faire tourner la-dite roue en marchant sur les barreaux (appelés des ranches) à la manière d'un écureuil dans sa cage ; mais à la différence de l'animal qui évolue à l'intérieur de sa roue-jouet, l'homme est un animal épris de liberté qui se trouve donc en quelque sorte à l'extérieur de l'engin de levage en y étant sur les bords. De par le rapport entre l'axe de la roue autour duquel s'enroule un cordage (d'abord en chanvre, qui par la suite sera remplacé par de l'acier) et son diamètre sur lequel évoluent de une à quatre personnes (en fonction de la masse à remonter), il y a une démultiplication permettant à un homme tout seul de tracter un bloc pesant une tonne. Cela n'était pas sans causer un certain nombre d'accidents, le moindre étant la rupture du cordage rompant l'équilibre entre masse et homme(s) qui dans ce cas tombaient de la hauteur où ils se trouvaient. Tandis que lorsque plusieurs individus étaient nécessaires pour remonter un bloc de plusieurs tonnes, si l'un d'entre eux perdait l'équilibre et chutait, alors le bloc de pierre prenait la prévalence et l'(es) autre (s) homme(s) restant étaient alors projetés par la roue interagissant comme une gigantesque fronde, accident dramatique s'il en fut !

Dans la région parisienne, ces treuils se comptèrent par dizaines dans la banlieue sud de Paris, jusque dans les années 1870, chaque propriétaire d'un terrain pouvant ou non exploiter lui-même (ou faire exploiter) la masse de pierre située en dessous. À la fin du chantier d'extraction, très souvent le puits était comblé, et ce qui pouvait être réutilisé de la structure aérienne était démonté pour être transporté à un autre emplacement. Cette profusion de roues n'est pas une exagération de l'esprit ; il suffit pour s'en convaincre de voir certains tableaux, de lire les descriptions qui ont pu paraître dans la littérature à l'époque (voir page suivante la relation qu'en fait un fameux contemporain : Alexandre Dumas), ou de regarder attentivement les plans de carrières (ou de surface) et de s'amuser à dénombrer les emplacements de ces anciens puits. Toutes ces entrées de carrières, facilement localisables sur plan ou repérables dans le paysage, et sûrement alors très accessibles, feraient certainement fantasmer de nos jours les *cataphiles* et autres modernes explorateurs de nos friches industrielles ! Ce ne fut peut être pas un fantôme pour tout le monde à l'époque. Déjà au XVIII^e siècle, Antoine Dupont (qui avait été chargé en 1776 des prémices de la première cartographie souterraine parisienne) informait que : "*Nous avons des gens qui viennent la nuit et les fêtes dans nos carrières. Ils nous débouchent les puits. J'ai le nom de trois et la demeure de deux que je viens de donner à Mr le lieutenant de police*" (lettre du 9 mai 1777). Tandis que son remplaçant et



© collection Paula Bain / photo Robert Chardon

Photo prise vers 1900 d'une roue de carrière à Clamart. C'est l'un des très rares documents photographiques, témoins directs de ce moyen d'extraction qui n'a pas survécu à l'entrée dans le XX^e siècle.

premier Inspecteur des carrières, Charles-Axel Guillaumot, architecte du roi, évoque les inconvénients "*qui peuvent résulter d'un asile impénétrable et toujours ouvert à cette multitude de malfaiteurs inséparables d'une capitale immense et des réserves que pourraient présenter ces cavernes à des mutins qui seraient tentés de s'y réfugier, pour s'y maintenir dans une indépendance funeste à leurs concitoyens*" (in Premier Mémoire manuscrit de Guillaumot, datant de janvier 1777). Ce n'était que la persistance de ces malandrins qui venaient la nuit se réfugier dans les carrières souterraines du château de Vauvert (au niveau de l'actuel jardin du Luxembourg) au début du XIII^e siècle, et qui donnèrent naissance à l'expression "aller au Diable Vauvert".

Les derniers treuils (à manège) de carrières de la région parisienne

On peut noter qu'une telle "roue à écureuil" de carrière, mais de plus petite taille et donc utilisée comme un treuil manuel, l'ouvrier-élévateur restant à côté de l'engin pour le manœuvrer à la main, est encore visible de nos jours à Saint-Arnoult ■■■



C'est le seul treuil à manège rétabli dans son état de fonctionnement. Ce travail exceptionnel est dû à une association "loi de 1901" : le PICAR. Il est miraculeusement parvenu jusqu'à nous parce que noyé dans une parcelle privée en plein milieu d'une zone pavillonnaire à Châtillon (Hauts-de-Seine), ville de la très proche banlieue parisienne puisque desservie par le métro. C'est donc véritablement un dinosaure anachronique que l'on peut venir observer de près lors des Journées du Patrimoine, ou tout simplement sur demande.

(près de Vendôme) ; elle date du XVII^e siècle et a été classée Monument Historique⁽¹⁾. Sans compter les quelques autres, de forme différente, qui sont toujours visibles dans des charpentes de cathédrales et autres églises (comme par exemple au mont Saint-Michel).

S'il était encore possible d'observer de tels exemplaires de roues au tout début du XX^e siècle, progrès aidant, elles furent progressivement et définitivement remplacées par ce que l'on nomme des "treuils à manège". Cette fois c'est la plus noble conquête de l'homme qui s'attela à ce travail ingrat consistant à faire quasiment du sur place pour entraîner l'élévation des blocs de calcaire débités à l'abri du ciel de carrière, vers des cieux plus aériens mais pas toujours cléments. Par l'intermédiaire d'un engrenage à renvoi d'angle, un cheval tournant autour d'un axe vertical positionné sur la forme de la carrière à proximité immédiate du puits, faisait tourner un axe horizontal autour duquel s'enroulait le câble remontant à la surface le produit du travail souterrain. Puis, pour le repos du cheval, celui-ci fut parfois remplacé par une machine à vapeur au XIX^e siècle, ou un moteur au début du XX^e, mais c'était déjà la fin des exploitations souterraines par puits. Des montants en pierre rigidifiant la mécanique de ces treuils, seules parties des plus résistantes de l'ensemble mais aussi soumises aux intempéries, il n'en reste plus que quelques-uns de visibles, parfois difficilement identifiables car ils ont souvent été tout

Le 1^{er} septembre de l'année 1831

La plaine qui se développe à l'entrée du petit Montrouge est étrange d'aspect. Au milieu des prairies artificielles, des champs de carottes et des plates-bandes de betteraves, s'élèvent des espèces de forts carrés en pierres blanches que domine une roue dentée pareille à un squelette de feu d'artifice éteint. Cette roue porte à sa circonférence des traverses de bois sur lesquelles un homme appuie alternativement l'un et l'autre pied. Ce travail d'écureuil, qui donne au travailleur un grand mouvement apparent sans qu'il change de place en réalité, a pour but d'enrouler autour d'un moyeu une corde qui en s'enroulant, amène à la surface du sol une pierre taillée au fond de la carrière et qui vient voir lentement le jour.

Cette pierre, un crochet l'amène au bord de l'orifice, où des rouleaux l'attendent pour la transporter à la place qui lui est destinée. Puis la corde redescend dans les profondeurs, où elle va chercher un autre fardeau, donnant un moment de repos au moderne Ixion⁽²⁾, auquel un cri annonce bientôt qu'une autre pierre attend le labeur qui doit lui faire quitter la carrière natale et la même œuvre recommence pour recommencer encore, pour recommencer toujours.

Le soir venu l'homme a fait dix lieues sans changer de place ; s'il montait en réalité, en hauteur, d'un degré à chaque fois que son pied pose sur une traverse, au bout de vingt-trois ans, il serait arrivé dans la lune.

C'est le soir surtout, c'est-à-dire à l'heure où je traversais la plaine qui sépare le Petit du Grand Montrouge, que le paysage grâce à ce nombre infini de roues mouvantes qui se détachent en vigueur sur le couchant enflammé prend un aspect fantastique. On dirait une de ces gravures de Goya, où, dans la demi teinte, des arracheurs de dents font la chasse aux pendus. Vers sept heures, les roues s'arrêtent : la journée est finie.

Ces moellons, qui sont de grands carrés longs de cinquante à soixante pieds, hauts de six à huit, c'est le futur Paris que l'on arrache de terre. Les carrières d'où sort cette pierre grandissent tous les jours. C'est la suite des catacombes d'où est sorti le vieux Paris. Ce sont les faubourgs de la ville souterraine, qui vont gagnant incessamment du pays et s'étendent à la circonférence. Quand on marche dans cette plaine de Montrouge, on marche sur des abîmes. De temps en temps, on trouve un enfoncement de terrain, une vallée en miniature, une ride du sol : c'est une carrière mal soutenue en dessous, dont le plafond de gypse (sic) a craqué. Il s'est établi une fissure par laquelle l'eau a pénétré dans la caverne ; l'eau a entraîné la terre ; de là le mouvement de terrain : cela s'appelle un fondis.

Si l'on ne sait point cela, si on ignore que cette belle couche de terre verte qui vous appelle ne repose sur rien, on peut, en posant le pied au-dessus d'une de ces gerçures, disparaître, comme on disparaît au Montanvert⁽³⁾ entre deux murs de glace.

Alexandre Dumas "Les mille et un Fantôme"

(1) Cette roue à chevilles en bois a été restaurée par l'association "Résurgence en Vendômois" : 7, rue Renarderie 41100 Vendôme.

(2) Figure un peu moins connue que celle de Sisyphe (qui pour avoir osé défier les dieux, fut condamné à rouler éternellement jusqu'en haut d'une colline une pierre, qui redescendait inexorablement chaque fois avant de parvenir à son sommet), ou que celle du tonneau des Danaïdes (qui remplissaient sans fin une jarre percée), de Prométhée attaché sur le mont Caucase et se faisant dévorer chaque jour le foie (organe qui repousse sans cesse) par un aigle, ou de Pénélope filant sa tapisserie le jour qu'elle détricote la nuit ; il s'agit ici d'une référence à Ixion héros de la mythologie grecque damné à être éternellement attaché à une roue enflammée tournant sans cesse dans les Enfers.

(3) Au pied de la mer de glace, aux environs de Chamonix.



Roues de carrières dans la "Plaine de Gentilly sous la neige" (nom de cette Huile sur Toile (60 x 80 cm) due à Léon Auguste Melle et datant de 1850 – Musée de l'Ile-de-France à Sceaux). Une partie des plaines de Gentilly et de Montrouge deviendront, après l'annexion de 1860, partie intégrante de Paris.

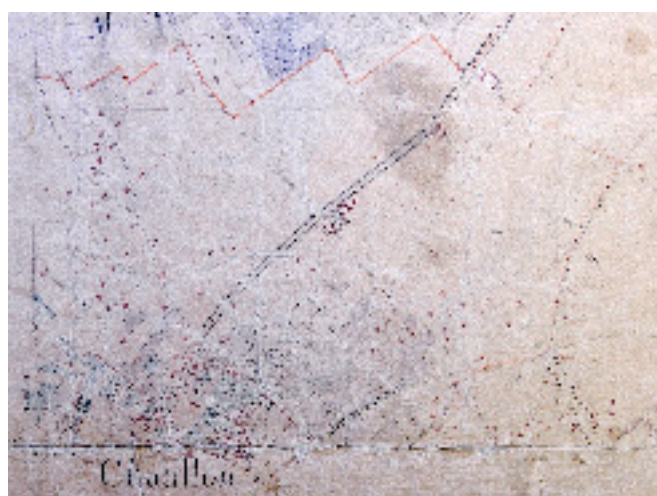
simplement utilisés comme source de moellons à moindre frais. En s'éloignant progressivement de la capitale, on peut en dénombrer moins d'une dizaine dans la région parisienne, et pour la plupart uniquement quelques vestiges : le premier à Châtillon, magnifiquement restauré par une association de bénévoles (le PICAR⁽⁴⁾) et inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, un à Chavenay (dans la plaine de Versailles, entre Saint-Nom la Bretèche, Plaisir et les Clayes-sous-Bois) dont il ne reste que des rognons de piles en bien mauvais état il est vrai⁽⁵⁾ mais possédant néanmoins une forme très photogénique, un troisième à Marly la Ville (Val d'Oise), un autre à Verberie (dans l'Oise), et un dernier à Éméville (également dans l'Oise), qui est depuis peu entre les mains d'une jeune association (Carrières Patrimoine). Tandis que dans cette même ville l'association "Roches et Carrières"⁽⁶⁾ vient de débiter des travaux de fouille mettant à jour les bases des piles d'un autre manège.

Contrairement aux puits à eau (qui eux étaient des éléments indispensables au développement urbain), les puits d'accès aux carrières souterraines furent des éléments structurants du paysage au même titre que les moulins. Par contre s'il est possible pour un moulin de lui donner un nom pérenne, ce n'est pas le cas pour les puits des carrières qui sont des constructions non pas mobiles (il existe cependant des éléments qui le sont, comme on l'a vu supra), mais à la durée de vie très limitée par le temps d'extraction de la surface de pierre à laquelle elle donne accès ; cette limitation n'étant pas due à l'étendue de la couche géologique, mais à la surface du terrain au dessus, puisque de la propriété du sol découle la pro-

(4) PICAR = Institut de Sauvegarde du Patrimoine industriel des carrières (19, rue Ampère – 92320 Châtillon)

(5) Le dessin des piles de ce treuil est utilisé comme logo par l'Association pour la protection du patrimoine culturel de Chavenay.

(6) Roches et Carrières : 7, rue de la Forêt – 60123 Éméville.



"Minute 60 au 1/10 000° de la carte d'État-Major n°48" (qui elle, est au 1/80 000°), provenant des "Travaux des élèves ingénieurs géographes de l'armée pour la mise en place d'une nouvelle carte de France en 1810-1828". Sur cette carte levée par M. De Plonnies Capitaine au Corps royal des Ingénieurs-Géographes pendant la campagne de 1819, les emplacements de puits de carrières (surmontés à l'époque par un treuil) sont matérialisés par un double rond, l'enveloppe extérieure pouvant représenter la forme, l'interne étant le puits à proprement parlé.

priété du sous-sol (article 552 du code civil). Ces pourquoi, lors de certaines cartographies cadastrales, les localisations de tous ces éléments aériens des carrières ont été répertoriées. Par exemple sur le plan issu des "Travaux des élèves ingénieurs géographes de l'armée pour la mise en place d'une nouvelle carte de France (1810-1828) pour la carte dite d'État-Major" ; d'autant plus que pour mener à ces entités extractives, des chemins d'accès étaient nécessaires, voies suffisamment larges pour permettre le passage des chariots, et qu'il convenait aussi de représenter sur ces cartes.

Les industries extractives sur les anciennes cartes de "Paris et ses faubourgs"

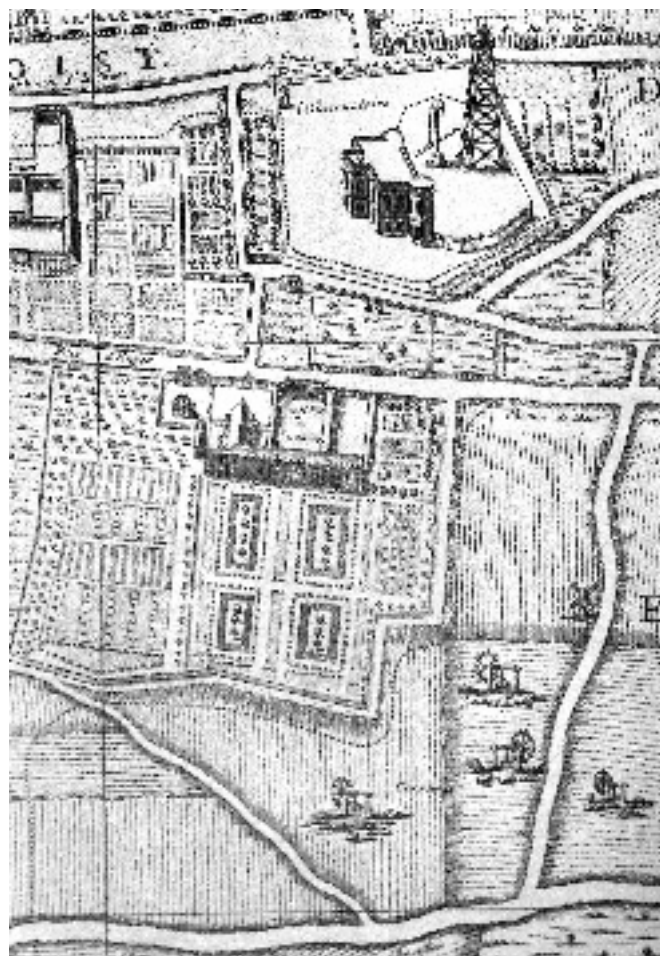
Il pourrait d'ailleurs être intéressant de se plonger dans un inventaire de ces anciens puits d'extraction, à la fois par l'intermédiaire de la cartographie de l'Inspection des carrières, mais aussi on le voit de certains plans de surface où ils sont matérialisés, à l'instar de ce qui a été fait pour les moulins à partir des plans de Paris à toutes les époques. Voire de ce qui existe aussi pour les puits à eau, leur recensement actuel ayant utilisé cette double cartographie surface/sous-sol, puisque si les puits de carrières sont dessinés sur les cartes du "dessus", à l'inverse les puits à eau le sont aussi sur celles du "dessous". D'autant plus que s'il appert que les puits de carrières sont beaucoup plus nombreux que les moulins (forcément puisque on apporte du blé à son moulin – à usage collectif –, comme le veut l'expression française, tandis que chaque carrière induit la construction d'un puits qui lui est propre), ils seront toujours

■ ■ ■ en un infiniment moins grand nombre que les puits à eau : pendant le siège de 1870, on dénombra 30 000 puits à eau, dont 10 000 furent considérés bon pour le service.

La localisation des moulins est peu sujette à caution car ce sont des éléments disparates, et suffisamment isolés pour pouvoir être identifiés précisément ; ce qui a permis d'en dresser un inventaire relativement exhaustif au long de l'histoire de Paris, en faisant simultanément des comparaisons entre les plans et les sources archivistiques. Alors que sur un plan lorsqu'elles apparaissent, les roues de carrières sont plus souvent dessinées pour indiquer là où il y a eu exploitation... et non l'emplacement précis de ces roues et donc des carrières individualisées. Dans un même et proche horizon, il pouvait y avoir surabondance de roues, ce que corroborent quelques tableaux (par exemple celui de la plaine de Gentilly) ou des descriptions dans la littérature qui évoquent de très nombreuses roues... à l'image des actuels (ou programmés) champs d'éoliennes, qui ne seront jamais qu'un avatar métallique moderne (mais rachitique quant au nombre de rayons) de nos nobles roues en bois de carrières, qui elles brassaient autre chose que du vent !

Pour un tel travail de bénédictin, on pourra se plonger dans différents plans bien connus des historiens, tels le plan de "Paris et ses environs" (dit "le grand plan") de Albert Jouvin de Rochefort (1672). Ou le plan levé en 1676 par Pierre Bullet (associé à François Blondel directeur de l'Académie royale d'Architecture) et sur lequel apparaît l'Observatoire tout juste construit. Ou bien encore celui qu'a dressé le sieur Roussel⁽⁷⁾, ingénieur ordinaire du roi, de "Paris, ses faubourgs et ses environs, où se trouve le détail des villages, châteaux, grands chemins pavés et autres, des hauteurs, bois, vignes, terres et prés"(1730) ; on pourrait y ajouter ses moulins et ses (roues de) carrières, car il présente de nombreuses carrières en "sous-œuvre", identifiables par ce dont on vient de parler abondamment et qui est à la fois symbolique et emblématique des dites carrières souterraines de pierre de taille : la roue à chevilles. Image tellement intimement associée à ces exploitations souterraines (reconnaissons-le, la seule partie émergée de l'iceberg de ces carrières et donc la seule excroissance visible par la population) qu'il n'est pas nécessaire d'en porter une légende dans la marge du plan. D'ailleurs cette roue en bois deviendra le blason de la "Corporation des carriers de France" (présenté à l'Exposition Universelle de 1900⁽⁸⁾), puis repris à la fin des années 70' comme logo par la première association parisienne ayant pour vocation l'étude des anciennes carrières souterraines de Paris : le CAPRA (Cercle Amical et Philanthropique de Recherches Anciennes).

Sur les plans d'un contemporain, Jean Delagrive⁽⁹⁾ (1728 et 1740), les carrières sont schématisées par l'usage de signes symboliques similaires. Ce plan possède aussi la particularité d'être strictement orienté avec le Nord vraiment en haut du plan (donc le cours de la Seine légèrement oblique) ; la représentation de Paris ne répond donc plus exclusivement à des critères esthétiques. Delagrive précise d'ailleurs qu'un plan de ville doit respecter les mêmes règles que les cartes topographiques, et qu'il doit être orienté au nord, sur la méridienne



© photo Robert Chardon

Pierre Bullet leva ce plan entre 1673 et 1675 (la construction de l'Observatoire commencée le 21 juin 1667, jour du solstice d'été, avait été achevée en 1672). Cette édition est de 1710, l'originale datant de 1676. Parmi les éléments constitutifs du paysage autour de la rue d'Enfer (actuelle avenue Denfert-Rochereau par un jeu de mot post guerre de 1870) retenus par Bullet : le réservoir des eaux d'Arcueil, un moulin (celui des Mathurins, dit aussi de Saint-Jacques)... et des treuils de carrières.

"qui passe de l'Observatoire à un Pilier de pierre que l'on a dressé contre un moulin à gauche de Montmartre". Il est en cela comparable à celui de Guillaume Delisle (1716) qui pour la première fois était construit sur le Méridien de Paris car "pour orienter ce plan, il ne me restait plus qu'à y tracer exactement une Méridienne. Je ne pouvais en choisir de plus avantageuse que celle de l'Observatoire Royal". Ce plan introduit aussi pour la première fois le quadrillage qui renvoie à une table alphabétique, comme le fera Delagrive pour les "rues,

(7) À ne pas confondre avec Claude Roussel, graveur, marchand et éditeur d'estampes (décédé au début du XVIII^e siècle) qui le premier introduisit sur un plan l'emploi de signes symboliques.

(8) Selon les termes de l'héraldique, ce blason est "D'Azur, à une roue de Carrière en or, corde et chaîne de même, appuyée sur deux piles d'Argent, et extrayant une pierre de taille de même".

(9) Il fit ses études à Paris, puis entra dans la congrégation des Lazaristes où il fut ordonné prêtre. Mais il quittera définitivement ses habits sacerdotaux pour se lancer dans le lever de la capitale.

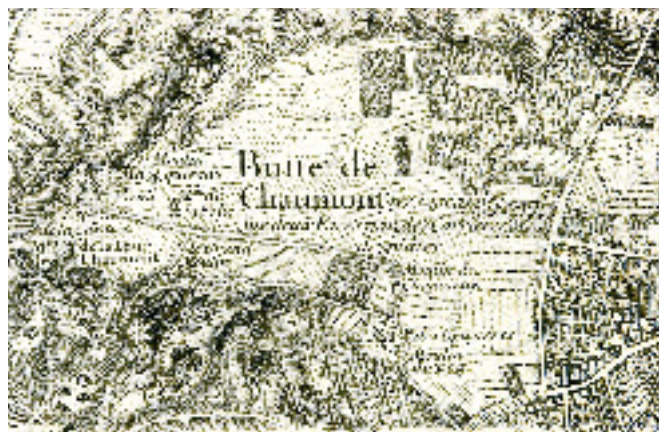


Sur ce plan de Roussel (1731), on peut observer de très nombreuses carrières en "sous-œuvre" dans la plaine de Montrouge, dont le secteur dit du Petit-Montrouge deviendra en 1860 un des quartiers du 14^e arrondissement. Le plan est orienté relativement à la "Ligne du Méridien", suivant en cela la règle apparue depuis celui de Guillaume Delisle en 1716. Remarquez aussi la carrière de charbon de terre au niveau de l'hôpital Sainte-Anne (= de la Santé).

églises et communautés, hôtels, etc..., artifice qui depuis est devenu la norme dans tous les plans de ville. L'Atlas souterrain de la Ville de Paris de Eugène de Fourcy suivra le même principe de centrément, faisant en cela de l'Observatoire le centre du monde civilisé à la fois de surface, et d'"outre-catacombes". Bien évidemment sur d'autres plans, des carrières apparaissent aussi localement (sous la forme de dessins de treuils) : le plan de Jean de La Caille (1714), le plan Le Rouge vers 1755 (carrières près de la Salpêtrière), celui de Desnos en 1762 (extractions au sud des Chartreux), la carte du "Département de la Seine décrété le 13 et 19 janvier 1790 par l'Assemblée Nationale", la "Carte topographique et statistique des environs de Paris" par Maire (1825). Ceci sans oublier bien sûr la carte des Chasses du Roi de Jean-Baptiste Berthier, interrompue faute de crédits (1764-1807), ni des cartes militaires moins répandues mais qui peuvent s'avérer riches en informations topographiques, comme par exemple la carte dite



Carte du "Département de la Seine décrété le 13 et 19 janvier 1790 par l'Assemblée Nationale. Divisé en 3 arrondissements et avec la division de Paris en 12 justices de Paix et 12 Mairies". Là encore, en cette fin du XVIII^e siècle, les moulins et les carrières souterraines agrémentent le paysage des faubourgs sud de Paris.



Sur le nord-est du plan de Roussel (1731), au niveau de la "Butte de Chaumont" (actuel 19^e arrondissement), le paysage est là aussi constitué de moulins et de carrières. Avec cette différence par rapport au sud : les carrières sont cette fois de gypse et sont représentées par des excavations permettant d'accéder à des bouches de cavage pour l'exploitation en souterrain. Au niveau de Montmartre (plein nord du même plan, mais non présenté ici ; actuel 18^e arrondissement) c'est la même chose.

d'État-Major de 1810-1828 (cf. *supra*). La liste de plans précédente est bien évidemment non exhaustive, cet article ne constituant que les prolégomènes d'une étude à venir.

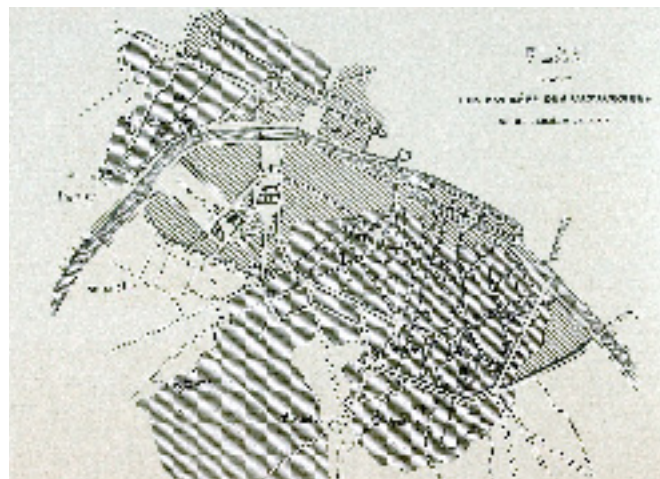
Tandis que pour l'exploitation du gypse (à l'origine du plâtre par déshydratation), qui répond à d'autres contraintes que pour le matériau calcaire, la représentation des carrières sur les plans (actuels 18^e, 19^e et 20^e arrondissements, donc rive droite) se fait par d'autres moyens. Les plâtrières, lorsqu'elles sont dessinées, y sont schématisées par un ombrage hachuré, percé parfois par des entrées de plain-pied parfaitement identifiées. Cet artifice de dessin donne une impression de relief, à la manière des découvertes de calcaire (= les exploitations à ciel ouvert), ou à

■ ■ ■ proximité de la “mine de charbon de terre” près de Sainte-Anne. En effet, l'extraction du matériau gypse s'effectuait sans aucun treuil à partir de la surface, mais uniquement par des bouches de cavage (soit à flanc de coteau, ou dans le front d'une exploitation à ciel ouvert). Comme exemple, on pourra se reporter au plan de Gomboust (1652) où les plâtrières de Montmartre sont visibles, ou jeter un œil sur le plan de Trudaine ou celui de la “Seigneurie de St-Lazare-Lez-Paris” (milieu du XVIII^e siècle) pour y voir les Buttes Chaumont et ses carrières d'Amérique, qui font parfois penser à un paysage lunaire.

De nouveaux accès vers les “insondables abîmes” menaçant la capitale

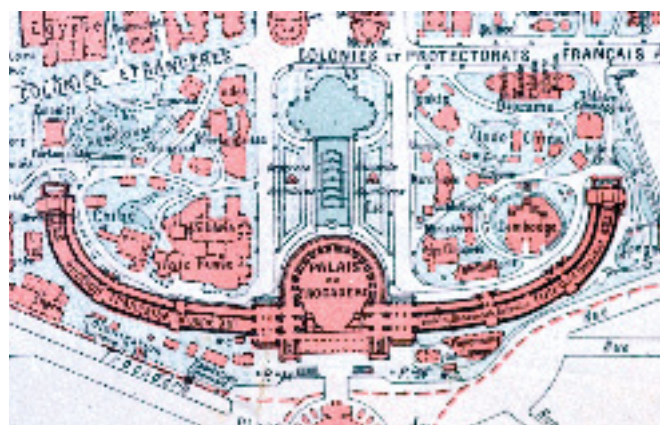
Les carrières de la région parisienne fermèrent les unes après les autres, les exploitations souterraines cessant non pas nécessairement faute d'exploitants, mais surtout par épuisement du filon de pierre utilisable, et les carrières retombèrent dans l'obscurité qui les vit naître et un silence pas nécessairement de bon aloi car préfigurant des ennuis en préparation. Et effectivement, selon le principe physique bien connu d'entropie, les pleins ont tendance à tomber dans les vides ; et cette tranquillité, à l'égal d'un œil de cyclone terrestre, précéda une tempête d'effondrements meurtriers qui virent la création de l'*Inspection des Carrières souterraines de Paris, et plaines adjacentes* le 4 avril 1777. Ses trois fonctions étaient 1) de rechercher tous les vides issues des anciennes exploitations souterraines, 2) d'en dresser la cartographie afin 3) de consolider ce qui était sous les voies publiques et les bâtiments du roi. Et pour se faire il fallait pouvoir accéder à des vides dont les anciens moyens d'accès n'étaient plus forcément d'actualité. Bien évidemment quand des puits ou des escaliers privés permettaient de pénétrer dans ce sous sol menaçant “tout Paris d'un péril imminent”, l'IDC les utilisait. Parfois même, cela se faisait à la faveur d'un fontis, mais pas sans risque, aussi l'Inspection dut-elle elle-même se ménager ses propres accès. Lorsque au milieu des années 1780 il fut décidé de créer des Catacombes à Paris pour y translocater les ossements, d'abord du cimetière des Saints-Innocents (pour des raisons de salubrité publique), puis de tous les cimetières parisiens, il fut là encore nécessaire d'aménager de nouvelles ouvertures. Et ensuite, en fonction des travaux de surface, si ceux-ci touchaient des zones de carrières, certaines servitudes furent réservées dans le parcellaire parisien ; ainsi fut fait à la fin du XVIII^e siècle (voir les escaliers Bonaparte, rue de l'Essai, rue Freycinet, de la Barrière de Fontainebleau = place d'Italie, rue Kléber, rue Notre-Dame des Champs, du jardin des Plantes, de la rue Dareau = Rémy Dumoncel, de la Barrière et du Cimetière de Vaugirard), au tournant de la guerre de 1870 (cf. Petite Ceinture, Bastions 73, 80, 89 de l'enceinte dite de Thiers, réservoirs de la Vanne, boulevard Saint-Marcel, rond-point des Fourneaux), et encore au milieu du XX^e siècle (les escaliers menant à des abris de Défense Passive, ou ceux dits de Régie par exemple).

Ces servitudes portent bien leur nom puisque le service de l'Inspection étant dépendant d'eux, parfois des travaux ulté-



© collection Claude Huguet / photo Franck Albaret

Plan publié dans “L'Illustration, Journal universel” en 1844. Par des lettres ou des numéros sont indiquées des entrées alors utilisées pour accéder aux galeries de servitude de l'Inspection des carrières. Mais comble de malchance, la légende qui aurait dû donner les localisations a été omise lors de la publication.



© BAVP 100714; photo Franck Albaret

Sur ce plan de l'Exposition Universelle de 1900 édité par A. Taride (pour le “Guide bleu” du Figaro), on voit de part et d'autre des fontaines du Trocadéro cette indication “Descente des Houillères”... ce qui correspond à un projet initial qui n'a pas été retenu. Au final, au niveau de ces bassins seront aménagées l'entrée et la sortie de l'exposition le “Monde Souterrain” organisée dans les anciennes carrières du Trocadéro (voir le plan page 62).

rieurs entraînèrent la modification voire le déplacement de certains escaliers, afin de les maintenir. Celui de la Barrière de Fontainebleau construit en 1786, fut déplacé à deux reprises (1904 et 1906) lors de la construction du métropolitain. L'escalier de la Barrière du Maine construit en 1804 fut reconstruit en 1899. Dans le jardin des Plantes, l'escalier circulaire construit en 1808 au pied du pavillon d'Administration, fut condamné en 1880 avant d'être rétabli en 1896. Les escaliers des rue Bonaparte (dit aussi maintenant de l'allée du Séminaire) et du Bastion 73 subirent aussi un déplacement de leur point d'émergence. Tandis qu'au niveau du 73, rue Notre-Dame des Champs, lorsque fut construit l'immeuble dans

lequel habita entre autre Henry le Chatelier chimiste bien connu car à l'origine de plusieurs lois (Polytechnicien de la promotion 1869, ingénieur des Mines 1872), l'accès à l'escalier⁽¹⁰⁾ fut préservé en symétrisant la façade par deux portes, l'une pour monter dans les étages, l'autre pour descendre dans les "catacombes" !

Ne pas confondre Catacombes et catacombes !

Si nous vous parlons de ces ouvertures particulières, c'est que là encore, il est parfois possible de les identifier sur certains plans "de surface", principalement lorsque l'emprise de ces escaliers nécessita la construction d'un édicule parce que débouchant en "plein champ" (ceux qui sont parfaitement intégré dans un bâti préexistant, n'ont aucune raison de transparaître sur les dits-plans). Et si nous employons ici le vocable erroné de "Catacombes", c'est à bon escient. En effet c'est en 1782, par analogie avec celle de Rome, que ce terme de catacombes a été introduit dans le vocabulaire français pour désigner le lieu qui allait être consacré (au deux sens du terme) au dépôt des ossements délocalisés de ce qui devait être leur dernière demeure. Et depuis, grâce à ce choix marketing judicieux et d'une pertinence rarement égalée, l'ensemble des anciennes carrières souterraines de la Ville de Paris est désigné par ce simple mot; vouloir lutter contre cette synecdoque métonymique, c'est un peu se battre contre les moulins à vent puisque même des scientifiques de formation ont préféré ce raccourci. En effet, en 1897 Armand Viré (pourtant docteur ès Sciences) créa dans les carrières du jardin des Plantes, le "Laboratoire des Catacombes". De même Louis de Launay (ingénieur des Mines) créa pour l'Exposition Universelle de 1900 dans les "Catacombes du 16^e arrondissement" deux extensions souterraines: l'Exposition Minière Souterraine, ainsi que le Monde Souterrain.

Pierre-Léonce Imbert qui écrivit en 1867 un roman autobiographique s'intitulant "Les catacombes de Paris" (ouvrage ré-édité en 1876 sous la forme d'un chapitre du recueil "À travers Paris inconnu"), rappelle que le public dénomme "Catacombes" les carrières situées sur la rive gauche de la Seine. Il signale par la même occasion qu'à cette époque les portes de plusieurs entrées étaient manquantes, notamment à Montsouris entre le palais du bey de Tunis et le chemin de fer de ceinture, et que dans les plaines il était aussi facile de pénétrer dans les carrières en utilisant les puits, bien que pour empêcher l'utilisation de ces accès, les "échelles de perroquet" avaient été démunies de leurs trois ou quatre échelons supérieurs.

Comme si il y avait une volonté d'entretenir ce mythe du sous-entendu par le non dit (toute la rive gauche de Paris serait bâti sur d'inextricables "abîmes catacombesques"), une personne attentive peut donc parfois apercevoir sur des plans de Paris postérieur à 1809⁽¹¹⁾ et pourtant exclusivement consacrés à la surface de la ville, des indications "Entrée des Catacombes"⁽¹²⁾, même à des endroits très éloignés de la place Denfert-Rochereau⁽¹³⁾. Là aussi cette localisation est trompeuse puisque si l'entrée officielle s'effectue bien au



© photo Franck Albaret

Dernière porte aux armes de l' "Inspection générale des carrières (du département) de la Seine". Celle-ci se trouve avenue Reille, au niveau du réservoir de Montsouris (aussi dit de Montrouge ou de la Vanne), pour accéder à la servitude située dans son enceinte. Construit en 1874 (117 marches; 23 m 45), c'est le plus profond des carrières de Paris intra-muros. Il est dépassé uniquement par celui situé rue Jean-Marín Naudin à Bagneux, au carrefour avec l'avenue Victor Hugo, escalier circulaire moderne qui est ainsi le plus profond des carrières de Paris au sens large – ce que certains appellent le Grand Réseau Sud – avec 26 m 30.

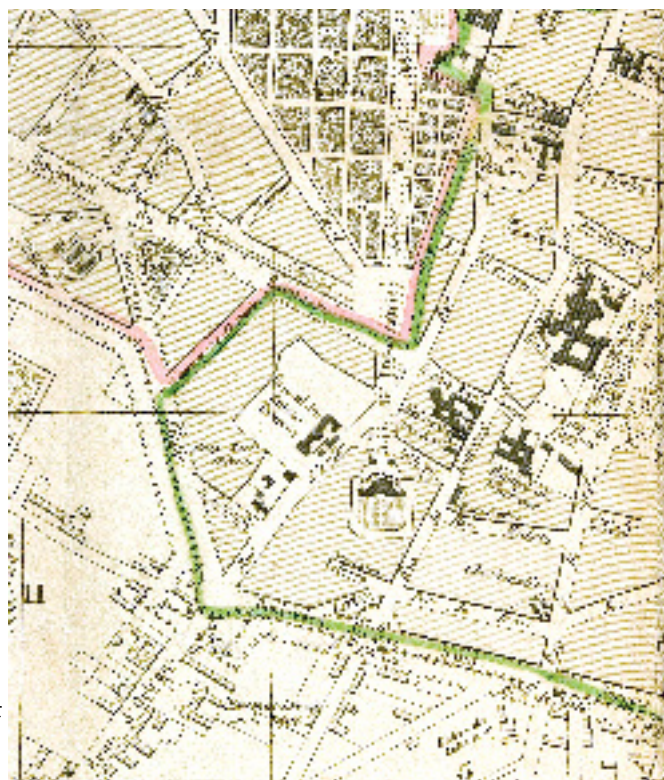
niveau de l'ex-Barrière d'Enfer du mur d'Octroi, le lieu de ré-inhumation des ossements délocalisés de tous les cimetières parisiens (de fin 1785 à 1814, puis en 1859-1860) se trouvait sous l'ex-Plaine de Montrouge, alors campagne de Paris. C'est donc ainsi qu'il ne faut point s'étonner de rencontrer divers endroits sur les cartes où l'on peut lire "Entrée des catacombes" car on l'a bien compris, il y a "Catacombes" (= Ossuaire municipal de la Ville de Paris, dont la seule entrée actuellement est sise avenue du colonel Henri Rol-Tanguy, ex-place Denfert-Rochereau) et catacombes (= anciennes carrières souterraines dans leur ensemble⁽¹⁴⁾). Tandis que paradoxalement, sur la "Carte géologique souterraine" datant pourtant de 1858 (et contemporaine de l'Atlas souterrain de Paris de De Fourcy), aucune entrée n'est répertoriée !

(10) Dans le vestibule de celui-ci se trouve une date inscrite au pochoir et semblant officielle: 8 7bre 1868.

(11) 1809 : année d'ouverture au public de la visite du musée des Catacombes de Paris ou Ossuaire municipal.

(12) Par exemple l'Atlas administratif de la Ville de Paris publié en 1821, indique déjà au niveau de la place d'Enfer l'entrée des Catacombes, qui sont en peu de temps devenues un site touristique majeur incontournable.

(13) Ce lieu est emblématique de l'Ossuaire municipal de la Ville de Paris, puisque en en étant l'entrée et donc la partie émergée, c'est le point de rendez-vous de toutes les personnes désireuses de le visiter, par simple curiosité ou pour rendre hommage aux mânes de leurs ancêtres.



Plan de l'Exposition de 1900. Ce plan particulier est le seul de cette Exposition Universelle présentant à la fois les pavillons construits sur la colline du Trocadéro pour l'occasion, et ce qui se passe au dessous, au niveau des anciennes carrières souterraines qui avaient été aménagées pour deux expositions. À gauche (sous l'aile nord-est du palais du Trocadéro) l'Exposition Minière Souterraine; sous les fontaines et le bâtiment central, le Monde Souterrain (dont il ne reste plus rien).

"Nouveau plan de la Ville de Paris en 12 arrondissements (1840)" L'entrée des Catacombes localisée au niveau de la Barrière de la Santé serait en fait une réminiscence du projet de Héricart de Thury, de créer un accès majestueux et monumental dans la "fosse aux Lions", ancienne exploitation de calcaire grossier à ciel ouvert. Mais il est vrai qu'une fois dans le réseau des carrières du 14^e arrondissement, rien (aucun mur) n'empêchait à l'époque de pénétrer dans l'Ossuaire municipal.

■ ■ ■ Les frontières actuelles de l'au-dessous de la capitale

Actuellement, les entrées permettant d'accéder aux "carrières de Paris" sont donc pléthoriques, même si la très grande majorité d'entre elles sont ou condamnées (par soudure) ou cadennassées (très peu); leur nombre est néanmoins fluctuant, certaines apparaissant à la faveur de chantier ou réapparaissant suite à des travaux de voirie. Si l'on en croit le commissaire Pradier intervenant dans "L'Affaire du Collier" de Edgar P. Jacobs⁽¹⁵⁾, ce ne sont pas moins de "217 puits d'accès dans le réseau des anciennes carrières" : puits simples ou équipés d'échelons – dénommés plus exactement crampons – recouverts par un tampon faisant penser à une "vulgaire" plaque d'égout, mais qui en sont clairement identifiables. Cette quantité n'est rien par rapport aux 30 000 bouches d'égouts des rues de Paris, une en moyenne tous les 50 mètres.

Boucliers lentement patinés, sous les intempéries et le soleil ils luisent doucement et nous montrent la couleur du ciel, eux qui (c)ouvrent le passage vers la profondeur obscure par où nous évacuons ce dont nous n'avons plus cure.

Luc Chaumont⁽¹⁶⁾ - Vichy - France - Avril 1998

En faisant abstraction des anciens puits d'extraction dont on retrouve la trace sur les plans (de l'IDC, ou de surface; cf. supra), en omettant les puits de service à échelle (désigné par PSH sur les plans de circulation cataphiles, H n'étant bien évidemment pas l'initiale de "échelle" mais la symbolisation d'une échelle à un barreau⁽¹⁷⁾), en ne parlant pas non plus des simples PS percés par l'Inspection des carrières ou dépendant de particuliers, Émile Gérards nous fournit en 1908 une liste des autres moyens d'accéder aux galeries d'anciennes carrières souterraines de la Ville de Paris : les escaliers et quelques anciennes bouches de cavages.

De ces bouches de cavages il n'en subsiste bien sûr plus l'ombre d'une trace actuellement à Paris (en surface s'entend), tandis que si certains escaliers ont disparu depuis suite à divers travaux touchant l'urbanisme parisien, d'autres sont apparus, la majorité créés dans les années précédant le deuxième conflit mondial, pour mener aux abris de Défense Passive installés au niveau des carrières. Lorsque un bruit de bottes se fit entendre en provenance de "Germanie", on se mit en effet à craindre des attaques par bombardements avec l'emploi de gaz de combats, arme qui avait traumatisé même les populations les plus à l'abri

(14) Il est intéressant de noter que de nos jours, les clefs déposées dans différents commissariats et dans l'enceinte militaire du Val-de-Grâce, et permettant l'ouverture de cadenas condamnant des accès aux galeries de servitude de l'IDC, sont toujours étiquetées "Clefs des Catacombes" !

(15) Planche 13 de cette bande dessinée pour laquelle l'auteur E.P. Jacobs avait pris ses renseignements aux meilleures sources, puisque directement auprès de l'Inspection des carrières. Fidèle à sa réputation, il était même descendu sous Paris avec l'IDC, pour prendre des photos qui auraient dû lui servir de base documentaire pour réaliser les dessins de cet album.

(16) Strophe poétique extraite du site Internet de Luc Chaumont : <http://www.manhole-covers.net/> (Regards de Chaussée : de la fonte plein les yeux).

(17) Cette symbolisation est due à un célèbre cataphile des années 60' : Daniel Munier, auteur d'un non moins fameux plan, puis ré-éditeur en 1991 de l'incontournable "Paris souterrain", de Émile Gérards (la première parution datant de 1908 pour l'édition originale).



Extrait du “Plan des quartiers de Plaisance, Petit-Montrouge et de la Santé, de l’Enceinte fortifiée de la Ville de Paris”, établi lors de sa démolition en 1920. À l’intérieur de la boucle de retournement du métro au niveau de la station de métro porte d’Orléans, se remarque une descente de carrière, sur le bastion 80. Cette entrée était donc intégrée dans un édicule qui lui était propre. Il ne subsiste plus de nos jours de cet accès que la base de l’escalier. Le plan reproduit ici a été surchargé au moment de la démolition de l’enceinte, pour positionner les photos du reportage photographique réalisé à cette occasion.

de la zone de combat de ce qui devait être la “Der des ders”. Puis quelques autres accès (très peu) fut construits sous l’égide de la Régie municipale après guerre.

Et même tout récemment, en 1983, au numéro 1 de l’avenue Henri Rol-Tanguy un nouvel escalier d’accès aux “vraies Catacombes de Paris” fut creusé⁽¹⁸⁾. Il fait exactement 25 + 106 marches de profondeurs, la rupture ayant été causée par la découverte malapropos d’une galerie technique du métro lors du percement de cette entrée, qui vient alors tutoyer l’escalier de l’Inspection des carrières construit par la Défense Passive pour le service de l’IDC... et dont une partie a été amputée (par un rétrécissement) lors du percement de ce nouvel accès aux Catacombes ! Nul n’est prophète en son pays.

Des obscurs “combattants de l’abîme” aux passionnés “explorateurs urbains”⁽¹⁹⁾

On le voit, devant toute cette théorie d’accès, il n’est pas étonnant que de temps en temps certains aient pu transparaître sur des plans de surface. Principalement les entrées situées dans des édicules qui sont des servitudes de l’Inspection des carrières, et qui à ce titre sont représentés sur les plans comme de nombreux autres bâtiments de l’administration. Quant à la grande majorité des obscures, des sans grades de ces portes ouvertes sur les kilométriques arcanes des anciennes carrières

(18) Cet escalier circulaire remplace celui construit en 1799 pour les visites de l’ossuaire municipal ; situé dans le bâtiment en face, il faisait 90 marches pour une profondeur de 19 m 14. Ce sont encore bien souvent ses caractéristiques qui sont données dans les écrits évoquant les Catacombes de Paris... y compris dans des publications officielles ! Ce sont toujours les cordonniers les plus mal chaussés.

(19) Hier, “les obscurs et virils combattants de l’abîme” qui “sortent du puits à la brume, la lampe à la main...” évoqués par Louis Simonin, ancien Ingénieur des Mines de la Loire (en 1867), sont aujourd’hui remplacés par “Les bouillants et ingénieux explorateurs urbains” qui “entrent dans le puits la nuit, une lampe sur le front...” d’un hypothétique Simon Louisin, futur Ingénieur issu des Mines de Paris (en 2017).

“Chaque galerie souterraine correspond à une rue de la surface du sol, formant ainsi, dans ces profondeurs, une représentation déserte et silencieuse de la ville peuplée et bruyante qui s’élève au-dessus. Rien ne manque à cette représentation, à cette contre-épreuve de la capitale, pas même les murs d’enceinte et le service de l’octroi. Des murs d’enceinte ont été élevés à l’aplomb de ceux qui existent à la superficie ; car de hardis fraudeurs s’étaient fait dans les carrières des passages à couvert de l’inquisition municipale. Il a fallu y remédier ; et une ligne de murs, baptisés murs de la fraude, sépare les carrières intra-muros de celles de la banlieue.

[...] Toutefois on peut être assuré que la plus grande partie est reconnue et consolidée. On a pratiqué, de distance en distance, des puits de descente, qui permettent de les visiter à chaque instant et de les parcourir dans tous les sens. – Le plan indicatif ci-joint donne la situation de tous ces puits.

Outre ces escaliers et ces cheminées de descente, il existe encore d’autres moyens de communication entre les carrières et la surface du sol. [...] Les premiers niveaux d’eau constants sur la rive gauche de la Seine sont dans les couches d’argile plastique au-delà de la masse de pierre à bâtir. Aussi, partout où cette masse a été exploitée anciennement, les puits traversent les carrières pour chercher plus bas les sources qui les alimentent. Leur enveloppe de maçonnerie forme donc, dans les souterrains, autant de tours isolées dans lesquelles on a pratiqué des ouvertures, espèces de fenêtres qui servent à renouveler l’air des carrières et à faciliter les travaux.

[...] À ce nom de Catacombes, une foule d’idées lugubres, un sentiment vague d’effroi ne se réveillent-ils pas dans l’esprit ? Beaucoup de personnes parlent des Catacombes sans les connaître, absolument comme les enfants parlent de Croquemitaine et s’en effraient sans l’avoir jamais vu. Il y a dans leur nom une agglomération de syllabes si sombres, si retentissantes ; leur son sourd et prolongé peint d’une manière si pittoresque ce qu’il veut exprimer, qu’en l’entendant seulement prononcer, l’imagination se forme l’idée de quelque chose de triste et de grand. Pour nous en assurer, nous allons y descendre. – N’oubliez pas la petite bougie de sûreté, les allumettes chimiques, ou le prudent briquet phosphorique : double précaution fort innocente, mais dont le principal défaut est d’être parfaitement inutile... et partons !”*

in “L’Illustration, Journal universel” N°54. Vol.III. – Samedi 9 mars 1844 ; p. 19-22 : “Paris souterrain” (Suite et fin)

* Précaution pas si inutile que cela ni superfétatoire, si l’on songe à la mésaventure survenue à Philibert Atepaire, portier du Val-de-Grâce en 1793, qui fut victime de sa curiosité et de l’extinction de sa lumière, et dont on ne retrouva le squelette que près de onze années plus tard.

parisiennes, si elles sont discrètes tant sur le terrain que dans les plans de surface, elles n’en attirent pas moins dorénavant un public à la fois clandestin (car un décret pris le 2 novembre 1955 interdit ces “explorations” sub-parisiennes) et international, qui a fait le déplacement spécialement sur la capitale : Européens (Anglais, Néerlandais, Belges, Allemand, etc.), mais aussi Américains, Australiens, Sud-Africains, Russes.

- ■ ■ Ce qui constitue il est vrai un épi-phénomène mais néanmoins bien réel, décrit par le sociologue Jean-Didier Urbain dans un dossier "Tourisme culturel. Ne suivez pas le guide !" : *"Le touriste est multiple. Il y a celui qui emprunte les grands circuits, qui ne s'enfoncé pas dans les villes, va de haut lieu en panorama, à la recherche du "texte" clair de la ville. C'est la logique d'Icare. Celle de Thésée, au contraire, suscite une approche fusionnelle. Son adepte cherche à s'immerger dans la pénombre du lieu, à découvrir la ville derrière la ville. Et puis cette obsession de ne pas paraître touriste pousse les voyageurs à toujours plus de détournements et d'esquives. Ils se font inventeurs d'un tourisme expérimental, alternatif"*. Ce qu'il appelle aussi le tourisme interstitiel, les voyageurs immobiles... voyage auquel peut donc nous convier la lecture attentive de certaines cartes. ●

Bibliographie succincte

"Armorial Général de la France", par L.P. d'Hozier et A.M. d'Hozier de Serigny (1738-1768), réimpression en fac-similé de Firmin Didot (1886);
"Projet de catacombes pour la Ville de Paris, en adaptant à cet usage les carrières qui se trouvent tant dans son enceinte que dans ses environs", opuscule anonyme, en vente dans les magasins de nouveautés (1782);
"Description des Catacombes de Paris (précédée d'un précis historique sur les Catacombes de tous les peuples de l'ancien et du nouveau continent)", par Louis Héricart de Thury (© Bossange et Masson 1815);
"L'Illustration – Journal Universel", N°54, Vol.III (du samedi 9 mars 1844): *"Paris souterrain"*, p.19-22, avec le Plan indicatif de l'entrée des entrées des catacombes et des carrières de Paris;
"Topographie et Consolidation des carrières sous Paris; avec une description géologique et hydrologique du sol et quatre plans côtés en couleur, à l'usage des ingénieurs, des architectes et des constructeurs", par J. T. Dunkel (© Des Fosse & Cie 1885);
"Paris souterrain", par Émile Gérards (© Garnier Frères 1908, ré-édité en 1991 par DMI);
"L'Affaire du Collier", aventure de Blake et Mortimer en bande dessinée, par Edgar P. Jacobs (1^{re} édition 1967);
"Les moteurs à muscles, cette énergie rétro", étude de 25 pages, par Simone Bleu (© Le Clairmirouère du Temps 1980);
"Réhabilitation du Treuil de Châtillon", par Michel Laurent, p.75-84, in Liaison SEHDACS n°5 (1985);
"Les carrières de Châtillon", étude de 24 pages de Robert Chardon (© PICAR 1985);
"Recueil de pièces manuscrites relatives à l'histoire des carrières de Paris au XVII^e et XVIII^e siècles", par le Groupe Parisien de Recherche sur les Souterrains Paris (© GPRS 1986);
"Catacombes et Carrières de Paris; promenade sous la capitale", par René Suttel (édité en 1986 par la SEHDACS, puis en 1993 par le PICAR);
"La Chartreuse de Paris", catalogue de l'exposition éponyme qui s'est tenue au musée Carnavalet du 12 mai au 9 août 1987;
"Les carrières de Clamart", étude de 34 pages de Robert Chardon (© PICAR 1991);
"Lumière et Carrières", préfacé par Georges Poisson (© éditions du Treuil 1992);
"Le treuil de carrière de Châtillon", étude de 27 pages de Gilles

Springmann (© PICAR 1995);
"Paris à vol d'oiseau", sous la Direction de Michel Le Moël, catalogue de l'exposition éponyme (© Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris 1995);
"Histoire et dictionnaire des 300 moulins de Paris", par Alfred Fierro (© Parigramme 1999);
"Un Atlas parisien. Le dessus des cartes", par Antoine Picon et Jean-Paul Robert (© éditions Picard 1999);
"Atlas du Paris Souterrain", sous la direction de Alain Clément et Gilles Thomas, ouvrage récompensé par le prix Haussmann en 2002 (© Parigramme 2001);
"Les Plans de Paris, des origines (1493) à la fin du XVIII^e siècle", par Jean Boutier (© BNF 2002);
"Les plans de Paris. Histoire d'une capitale", par Pierre Pinon et Bertrand Le Boudec (© Le Passage 2004);
"L'épopée cartographique. 100 exemples de cartes qui ont dessiné le monde", sous la direction de John O. E. Clark (© Parragon 2006).

Remerciements

Les incontournables, non pas par ordre d'entrée en scène, ni d'importance, mais tout simplement alphabétique : Franck Albaret (qui gagne sur les trois tableaux !), Robert Chardon, Olivier Faÿ, Claude Huguet, Denis Prouvost et Mireille Skrzyerbak... Plus Dominique Paris pour la dernière visite contradictoire de vérification, ainsi que les "obscurs anonymes" qui se reconnaîtront : Bunny, Nexus et NoNo. Ainsi que le personnel des bibliothèques et autres dépôts de plans dont l'accueil n'a d'égal que la disponibilité : les Archives de Paris, la cartotheque de l'IGN, la Bibliothèque Administrative de la Ville de Paris, et la Bibliothèque Historique de la Ville de Paris. Mais aussi Laura Heisler qui sait toujours être là quand il faut... une longue histoire qui date de, oh là ! bien plus qu'il n'y paraît.

Contact

Gilles THOMAS

Technicien à la Mairie de Paris
gilles.thomas@paris.fr

ABSTRACT

Numerous publications describe the limestone quarries that underlie Paris. Similarly, there is no shortage of studies of historical maps of the city. What hasn't been investigated, however, are the representations of these quarries on city and suburb maps. In this paper, I focus on the ways in which entrances to the quarries (wells used to extract stone), or to the galleries created by the General Inspection of the Quarries, are noted on maps from the XVIIth century to the present. Such notations can be thought of as a clandestine invitation to contemporary urban explorers to visit the illegal parts of the catacombs ! © LH