

Département de la Dordogne

DOSSIER D'INVENTAIRE

PETIT PATRIMOINE RURAL BÂTI DU PERIGORD

CONSEIL GENERAL DE LA DORDOGNE
C.A.U.E.24

LA PIERRE ANGULAIRE
(Association loi de 1901)



Département de la DORDOGNE
Canton de MAREUIL-SUR-BELLE
Commune de Vieux-Mareuil
Lieu-dit Les Combettes
Edifice Chemin des carrières des Combettes
Dossier n°

Localisation administrative

Ce petit patrimoine se trouve au Nord-Ouest du département de la Dordogne, sur le canton de Mareuil-sur-Belle, la commune de Vieux-Mareuil et le lieu-dit des Combettes.

Localisation géographique

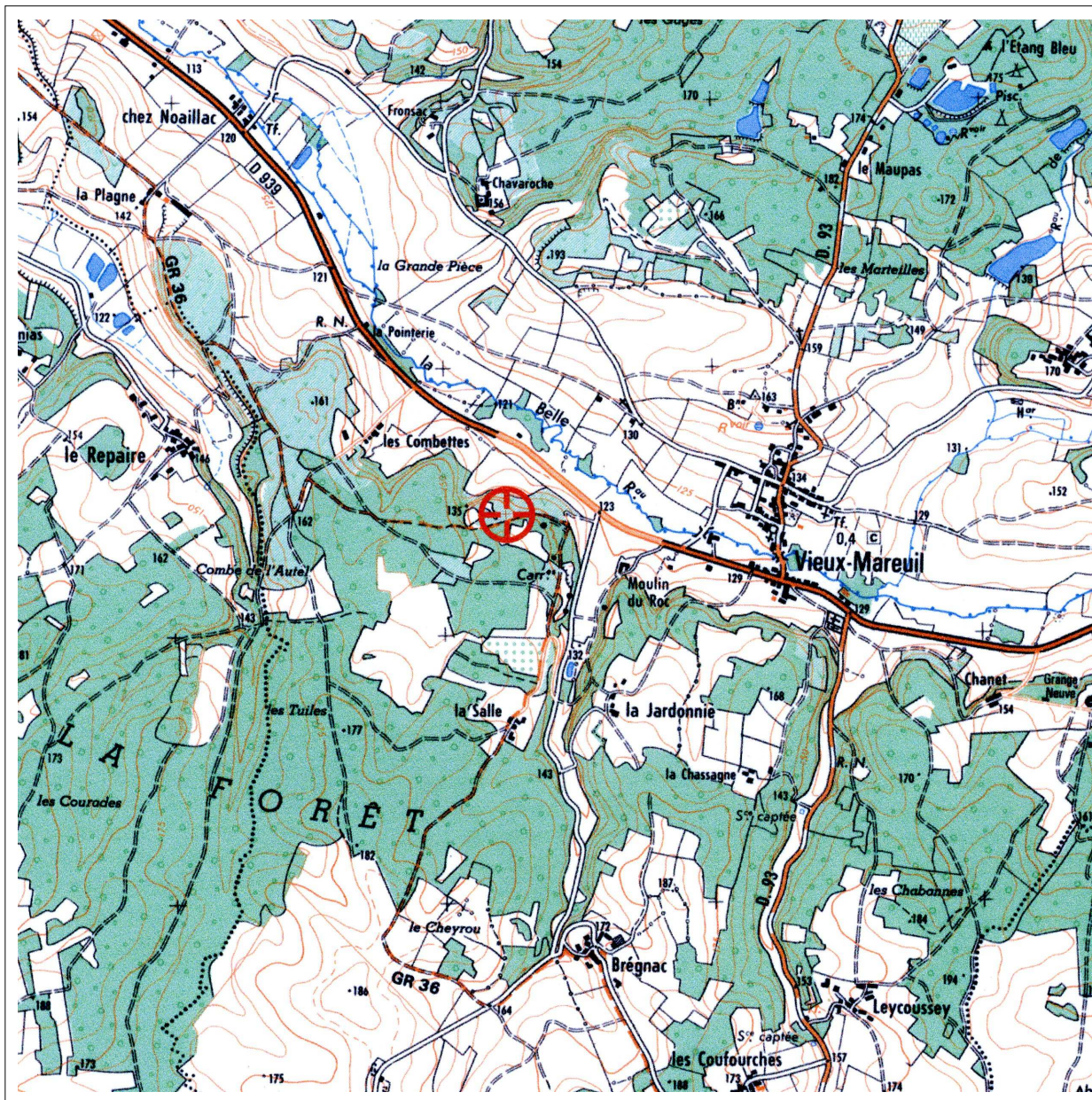
Ses coordonnées en mètres dans le système Lambert III sont: X= 0455350 , Y= 3349449

Ses coordonnées géographiques sont:

-Longitude : 0°29'17.6 " Est du Méridien international.

-Latitude nord : 45°25'48.9".

Cet édifice se trouve à une altitude d'environ 150 mètres.



Extrait de la carte topographique de l'IGN au 1/25000 Mareuil n°1833 Ouest.

Caractéristiques de l'environnement

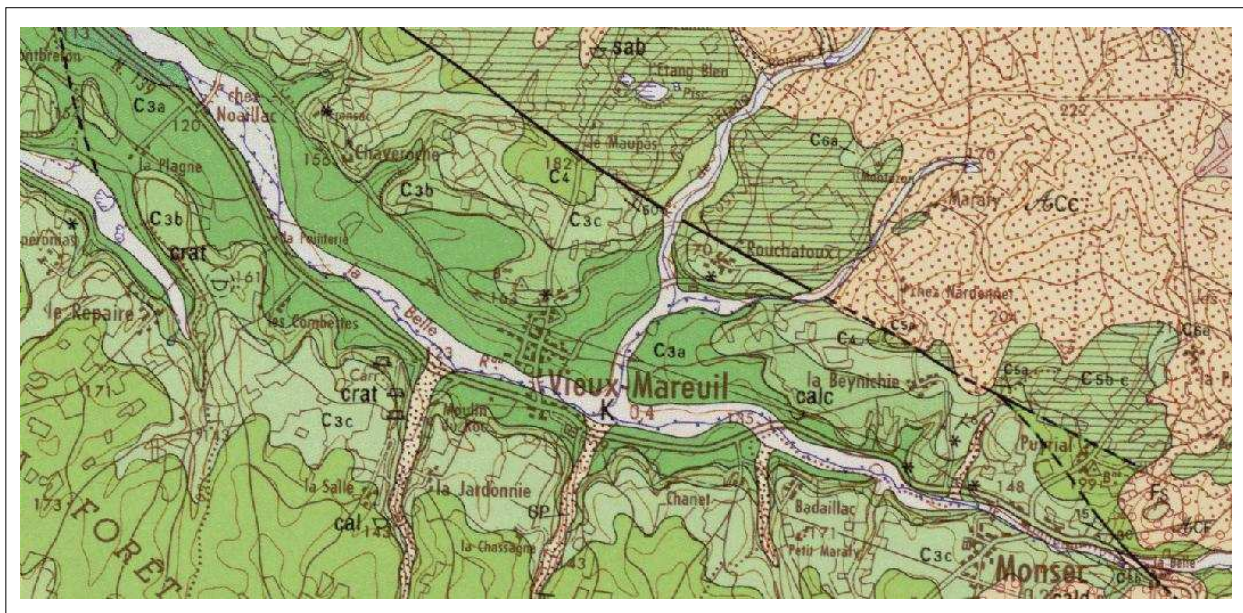
Ce site est situé au Sud de l'anticlinal de Mareuil de direction NO-SE. De ce fait, les strates sédimentaires locales se traduisent par un pendage d'environ 15 à 20° SE.

Les terrains concernés sont d'âge Crétacé : Ligérien (C3a) et Turonien (C3b). Cet ensemble, d'environ 40m d'épaisseur, est constitué principalement de calcaires.

Les calcaires ligériens dits calcaires crayeux blancs de Villars constituent une assise massive à stratification en plaquettes associée à des lits marneux grisâtres à la base. Ces calcaires sont surmontés par ceux du Turonien, des calcaires beaucoup plus massifs formant l'armature des anticlinaux de Mareuil et de la Tour Blanche.

L'ensemble de ces formations crétacées, résistantes à l'érosion, sont à l'origine des diverses corniches visibles dans les paysages alentour.

De ce fait, ces calcaires, roches caractéristiques d'un environnement océanique profond, témoignent d'un environnement de mer ouverte au Crétacé.



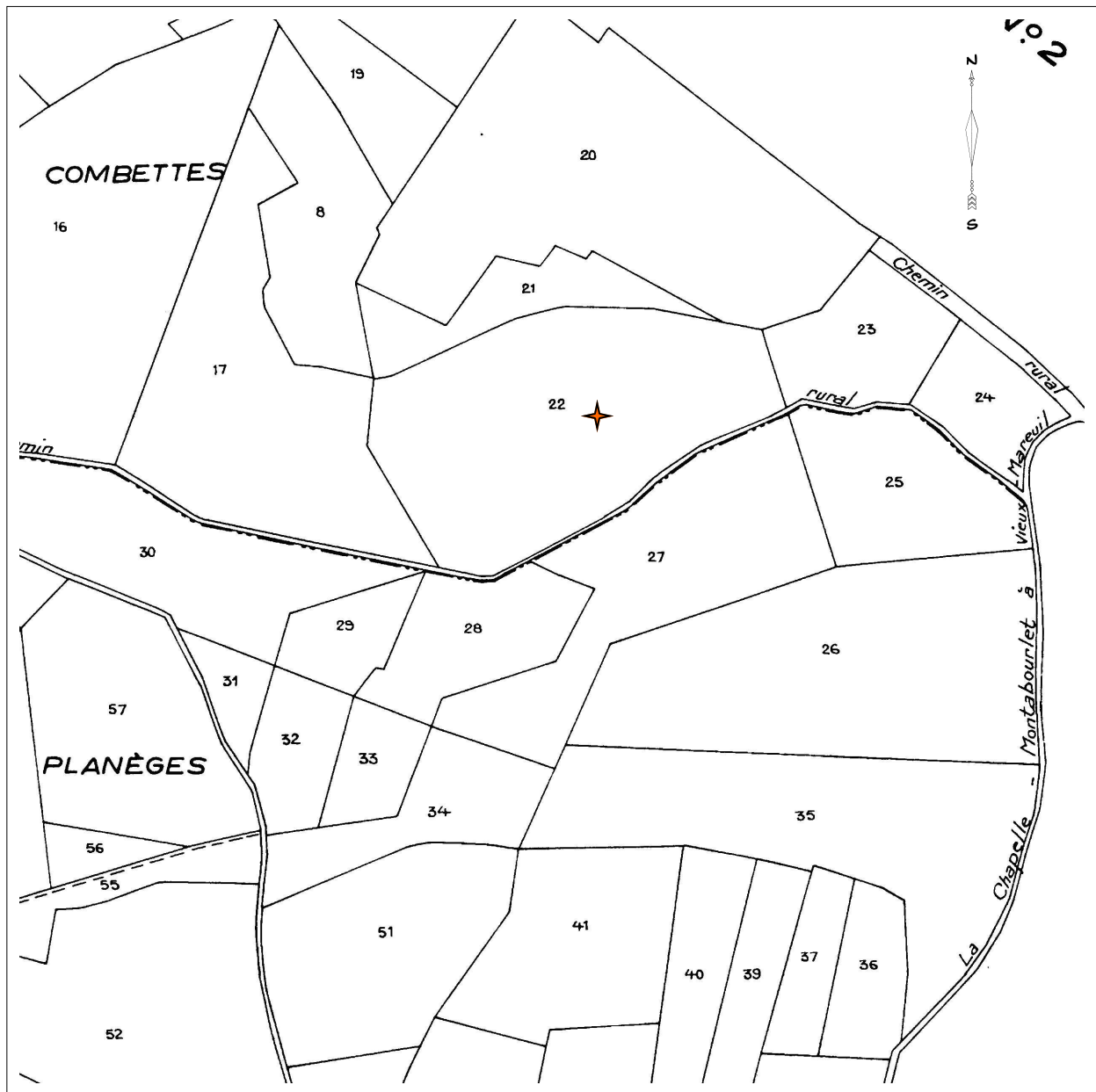
Extrait de la carte géologique de Nontron (n°734) et de sa notice.
(D'après le portail géoscientifique Info Terre du BRGM)
(Bureau de Recherches Géologiques et Minières)

Le GR n°36 empreinte ce chemin.

Paysage chaotique (anciennes carrières à ciel ouvert) avec un sous-bois clair (chênes et résineux) et une végétation basse composée de genièvre, et de cotinus ou arbre à perruque, espèce originaire des régions tempérées de l'hémisphère nord et non indigène mais qui semble s'être très bien adaptée au climat et au sol du lieu.

Localisation cadastrale

Ce chemin se situe sur la parcelle cadastrée H n°22, dans une zone de carrières à ciel ouvert de pierre de taille. Cette parcelle appartient à Mr et Mme GOTTSCHALK Anthony. ✦



Extrait du plan cadastral rénové en 1969 de la commune de Vieux-Mareuil, à l'échelle du 1/4000.
Section H, feuille n°1.

Localisation cadastrale ancienne

Extrait du plan cadastral napoléonien de la commune de Vieux-Mareuil établi le 20 novembre 1823.
Le chemin se situe sur la parcelle cadastrée H n°17. ✦



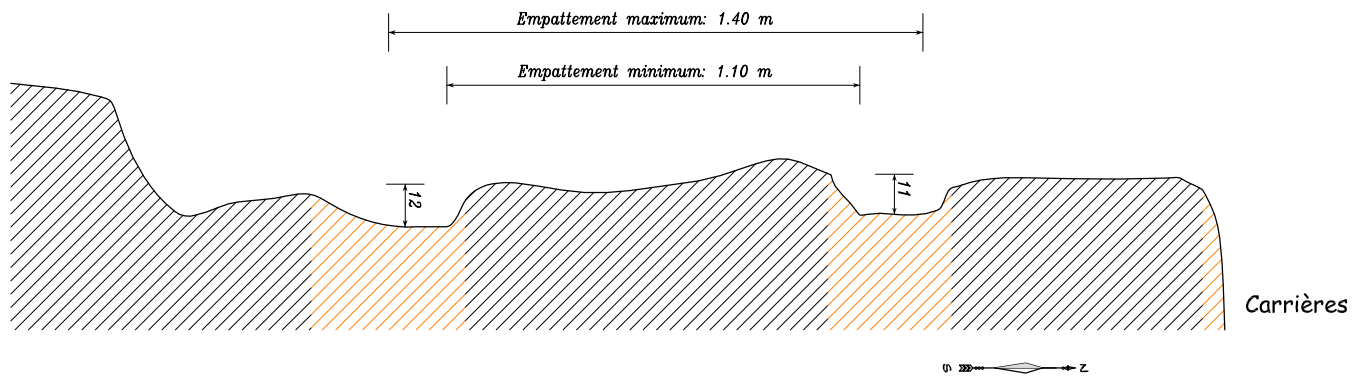
Extrait du plan cadastral napoléonien de la commune de Vieux-Mareuil, sans échelle.
Section H, feuille n°1.



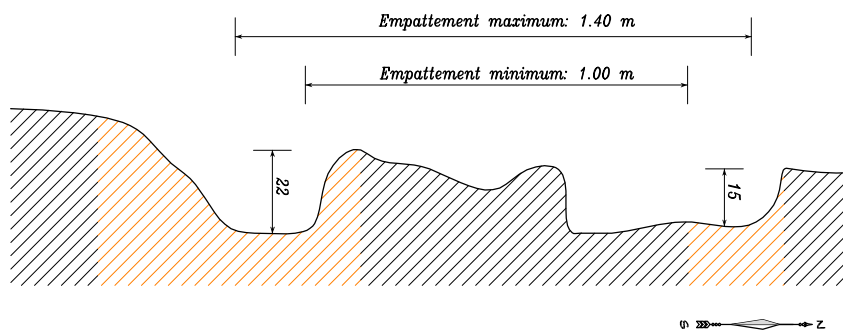
*Le chemin des carrières des Combettes (Zone 1)
Vieux-Mareuil (Dordogne)
Vives Jean / Avril 2013*





*Le chemin des carrières des Combettes (Zone 2)
Vieux-Mareuil (Dordogne)
Vives Jean / Avril 2013*



Coupe transversale du chemin zone 2



Coupe transversale du chemin zone 1

-  rocher naturel ou simplement raboté
-  rocher travaillé et fortement taillé

Chemin des carrières des combettes

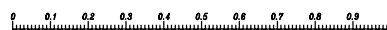
Vieux-Mareuil

Les Combettes

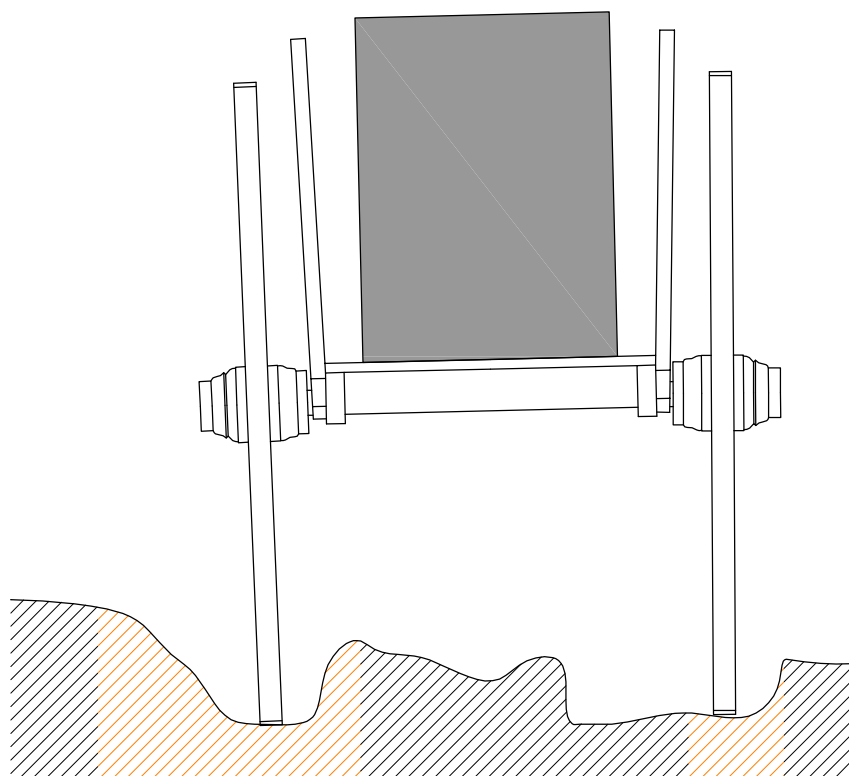
(Planche I/III)

(05/2013)

Echelle du 1/20



Pente moyenne du chemin 6%



Coupe transversale du chemin zone 1



rocher naturel ou simplement raboté



rocher travaillé et fortement taillé

Chemin des carrières des combettes

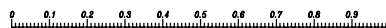
Vieux-Mareuil

Les Combettes

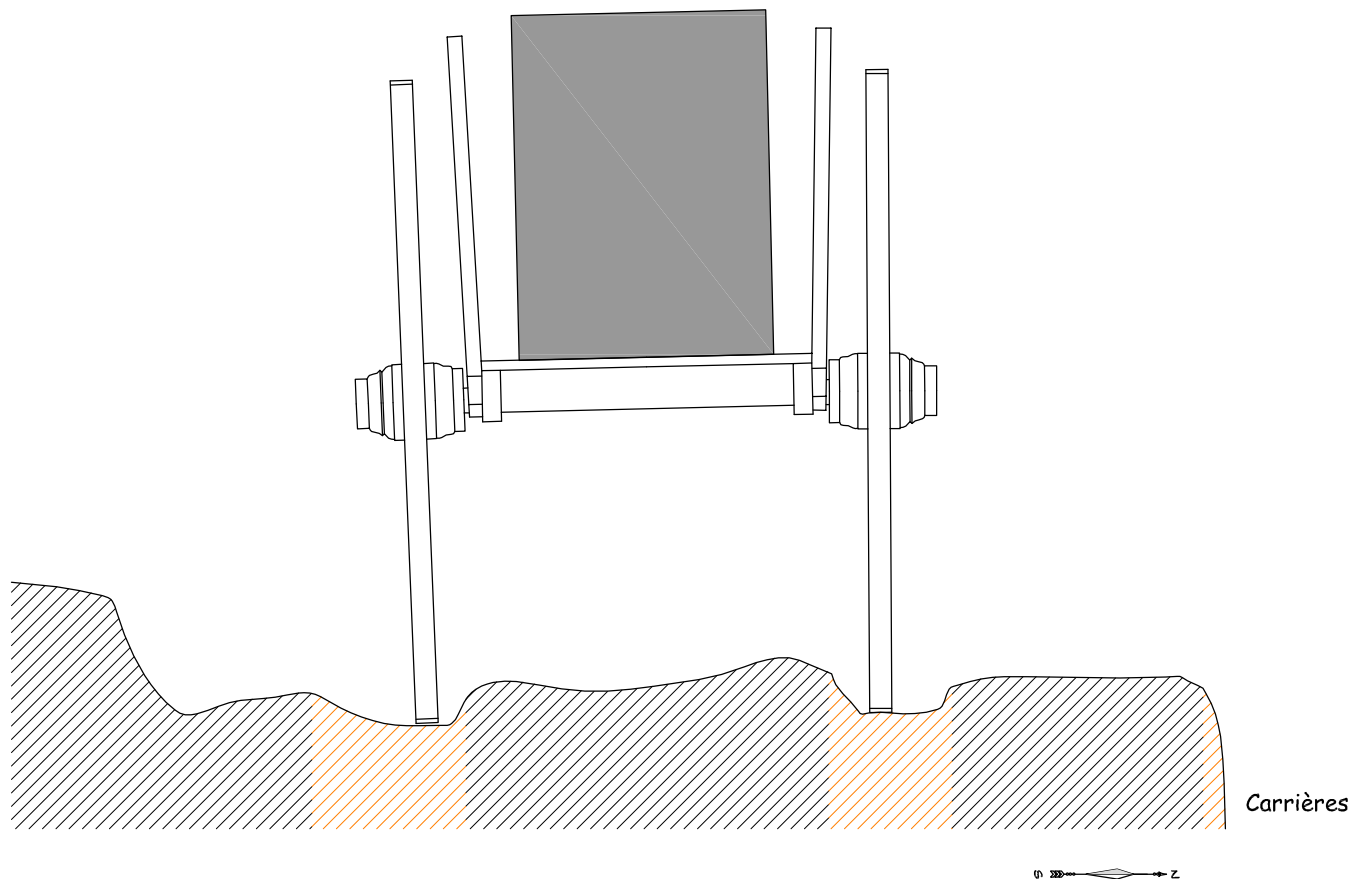
(Planche II/III)

(05/2013)



Echelle du 1/20



Pente moyenne du chemin 6%



Coupe transversale du chemin zone 2

-  rocher naturel ou simplement raboté
-  rocher travaillé et fortement taillé

Chemin des carrières des combettes

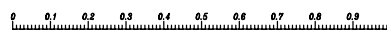
Vieux-Mareuil

Les Combettes

(Planche III/III)

(05/2013)

Echelle du 1/20



Pente moyenne du chemin 6%

Descriptif littéral de l'édifice

Cette étude sur les chemins de carrière porte sur deux petites portions assez caractéristiques de ce type de chemin.

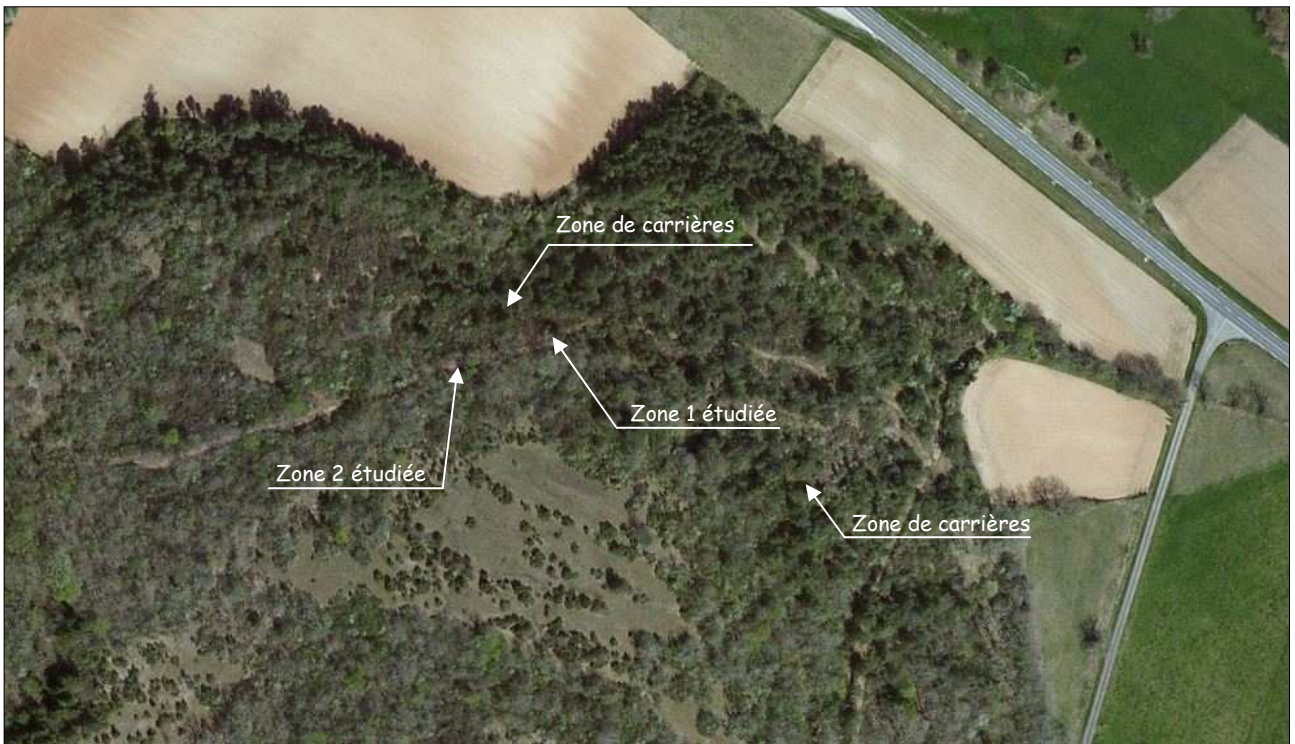
La zone n°1 montre bien les deux entailles en creux faites dans le rocher pour créer une bande roulement des plus plane afin d'éviter tout chaos lors du passage des charrettes chargés de blocs de pierre. La profondeur de ces entailles pour la zone considérée varie de 15 cm à 22 cm pour une largeur à la base variant de 25 cm à plus de 30 cm. Alors que l'empattement varie lui entre 1m et 1.40m. La partie centrale, a quant à elle, été partiellement raboté.

La zone n°2 présente les mêmes caractéristiques que la zone n°1, seule sa situation est différente puisqu'elle se trouve en surplomb d'une carrière à ciel ouvert. Elle présente deux bandes de roulement taillées dans la roche d'une profondeur d'environ 11 cm pour une largeur proche des 25 cm. L'empattement est proche de celui de la zone n°1 puisqu'il varie entre 1.10m et 1.40m. La banquette latérale, côté carrière, a été raboté ainsi que la partie centrale.



*Charrette destinée au transport des blocs de pierre
(Carrières souterraines de Verdinas - Sainte-Croix de Mareuil).*





Extrait de la photos aérienne orientation plein Nord (via Michelin- IGN-2011)

Historique et sources documentaires

Historique oral et écrit

Les chemins qui nous intéressent aujourd'hui sont ceux, oubliés, qui desservait les carrières à ciel ouvert jusqu'à la moitié du 19^e siècle voire un peu après.

Incrustés sur les flancs plus ou moins pentus de nos massifs calcaires, sans départ précis ni semblant d'aboutissement, totalement oubliés, ils ont pourtant servi au débardage des précieux blocs de pierre extraits du sol.

Ces chemins relient les lieux d'extraction, maintenant estompés par la nature, à d'autres itinéraires plus connus lesquels, à leur tour, rejoignent les grandes voies.

La zone des carrières, choisie par la géologie, n'offre pas de grande latitude quant au choix : la matière doit être la plus noble possible. Les plus anciennes, exploitées entre le Moyen Âge et le milieu du 19^e siècle, limitées par les techniques d'alors, étaient, dans nos régions, travaillées à ciel ouvert. Cette nécessité situait leur aire dans les zones supérieures des couches adéquates voire sur les pentes des massifs. Ces impératifs liés à la matière première ont conduit les maîtres carriers à penser leurs propres chemins à la fois adaptés aux moyens de transport et aux conditions d'environnement.

Le moyen de transport classique dans ces temps-là, et dans notre région, restait la charrette à deux roues rayonnées et ferrées, tirée par deux vaches ou deux bœufs pour les plus riches attelages. Toutefois, cette charrette susceptible de porter un m³ de pierre, parfois plus, soit un minimum de deux tonnes, devait être particulièrement solide.

Même si, pendant le transport, la charge était maintenue centrée sur l'essieu, il faut penser que le bloc - s'il s'agissait d'un seul élément - avait été glissé sur le tablier et avait éprouvé la partie extrême arrière de l'attelage. L'action du chargement imposait l'immobilisation en tous sens donc la présence de systèmes adaptés. Par ailleurs, le convoi devant suivre les chemins dont nous allons parler, c'est-à-dire franchir des irrégularités de terrain sans trop de difficultés, les roues de la charrette étaient de grand diamètre et robustes. Et pour descendre les fortes pentes, fallait-il encore pouvoir freiner efficacement et de manière équilibrée sur chaque roue ! Un équipement astucieux, à multiplication d'effort, assurait ce service.

Ainsi équipé, un attelage devait pouvoir partir des carrières et même parcourir quelque distance avec deux personnes : l'une devant pour guider les bêtes ce qui pouvait être le rôle d'un enfant, l'autre à l'arrière pour surveiller le fardeau et s'occuper du freinage lorsque nécessaire.

Le chargement fait, le convoi pouvait s'ébranler.

Il empruntait un itinéraire défriché et surtout aménagé au sol. Etant en milieu rocheux, la surface naturelle, faite d'une masse compacte et irrégulière, coupée de veines emplies de terre, dût être souvent remaniée. En ces endroits, le passage du chargement et surtout celui des roues a nécessité, selon le relief, un talutage ou le creusement de la roche. Les traces en profondeur que le promeneur attentif aperçoit, ne sont pas celles d'un broyage répété provoqué par la charge mais celles du travail des carriers ou des charretiers qui, avec des outils tranchants, ont réduit les bosses. Certes, le roulage laissait quelques cicatrices mais bien infimes par rapport aux larges et profondes saignées qui marquent à jamais ces vieux chemins. Dans le cas de passages sur des reliefs très marqués, ces rainures peuvent atteindre jusqu'à 25 cm de profondeur alors que, la bosse passée, les marques laissées par le roulage sont justes visibles. Ces rainures, aux formes évasées vers le haut, ont au niveau du fond une largeur correspondant sensiblement à deux ou trois épaisseurs de roues.

La desserte des anciennes carrières à ciel ouvert de la rive gauche du vallon du Moulin-du-Roc à Vieux-Mareuil fait apparaître plusieurs passages très caractéristiques se manifestant sur les sommets, entre différentes carrières qui, parfois, ont juste épargné la largeur de leur propre chemin.

Ces voies d'exploitation, taillées dans la masse, destinées au seul passage des blocs de pierre, maintenant masqués par les comblements végétaux, sont devenus des documents historiques, peu communs, souvent mal interprétés, qu'il est bon d'associer à l'archéologie industrielle des carrières.

(Texte de Jean VIVES)

Devenir de l'édifice
Observations et suggestions du rédacteur

Renseignements administratifs

Noms et prénoms des rédacteurs
Madame PARROT Anita
Monsieur VIVES Jean
Monsieur PARROT Yannick

Dossier achevé le 19 mai 2013
Dossier déposé au C.A.U.E le 19 mai 2013