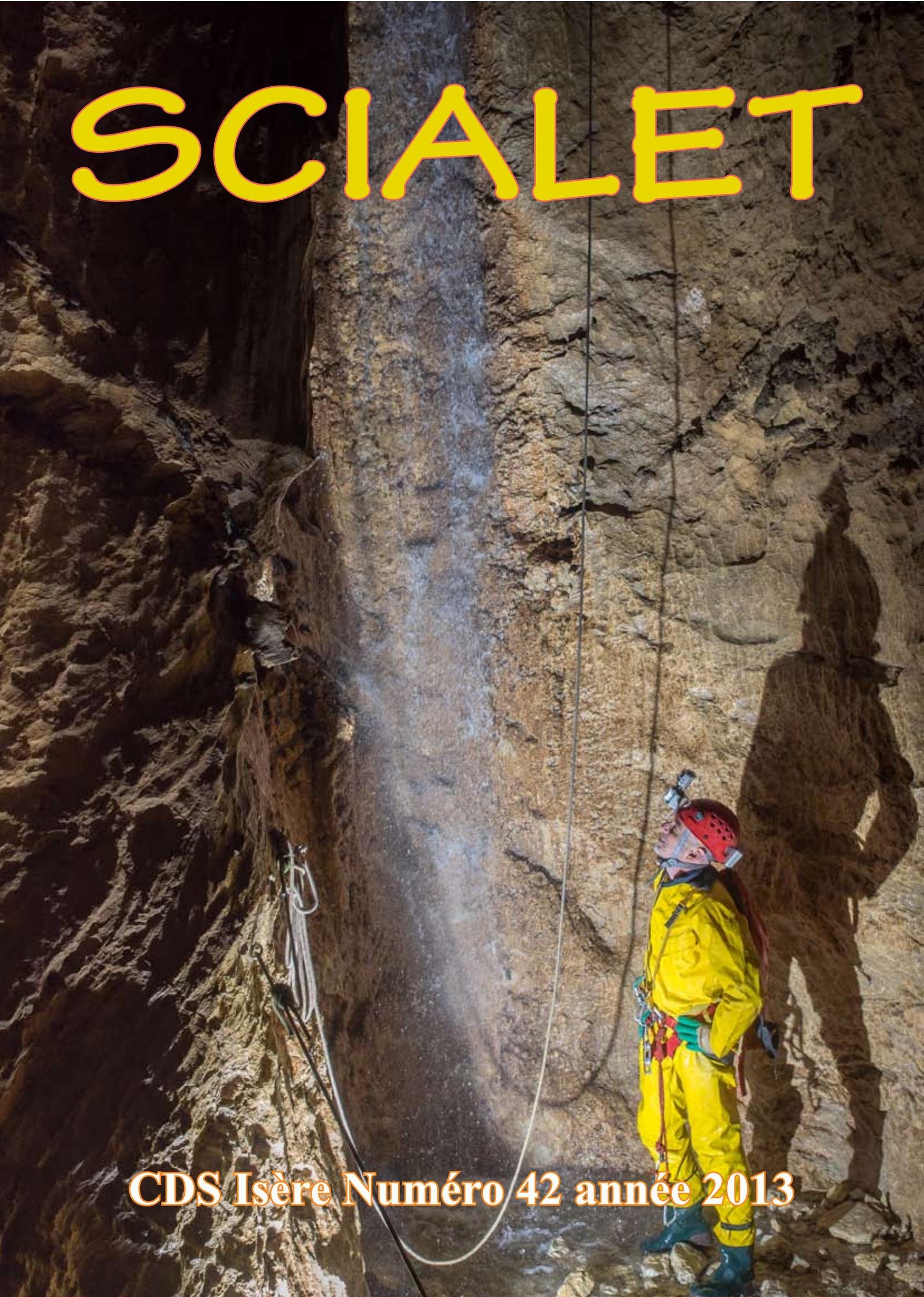


SCIALET

A person wearing a bright yellow protective suit, a red helmet with a headlamp, and blue boots stands in a cave. They are looking upwards at a large, textured rock wall. A prominent vertical feature on the rock is a blue mineral deposit, possibly a stalactite or a specific type of calcification. Ropes and climbing equipment are visible on the left side of the rock face. The lighting is dramatic, highlighting the textures of the rock and the person's gear.

CDS Isère Numéro 42 année 2013

Les carrières de l'Échaillon

Saint-Quentin-sur-Isère, Isère
Baudouin Lismonde et Agnès Daburon

Les carrières de l'Échaillon font partie des sites exploités aux environs de Grenoble (Porte de France, Sassenage, Veurey...). La pierre calcaire produite était appelée et vendue comme marbre pour sa qualité de polissage et sa tenue au gel.

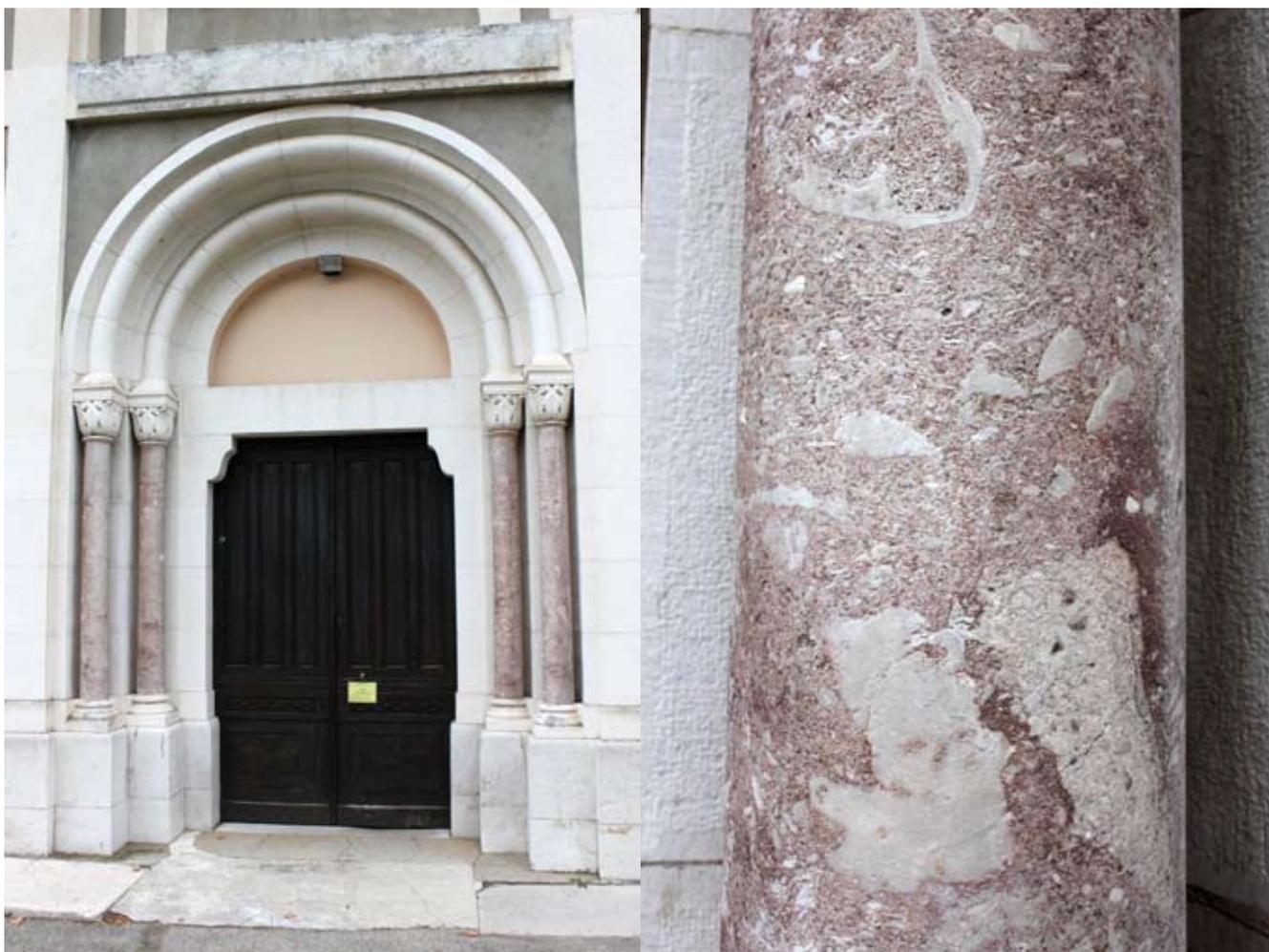


Fig. 1- Colonnes en marbre rose de l'église de Saint-Égrève (photos David Daubois)

Quelques exemples d'utilisation de la pierre de l'Échaillon

La pierre blanche de l'Échaillon présente la particularité de durcir en perdant son eau de carrière. Jacques Debelmas (1990) indique quelques bâtiments ayant utilisé la pierre blanche dans la grande époque d'exploitation des carrières, c'est-à-dire dans la deuxième moitié du XIXe siècle et le début du XXe : « C'est à cette variété qu'il faut attribuer l'essentiel des constructions en Échaillon de Grenoble, par exemple les blocs du grand appareil de la façade du Muséum d'Histoire naturelle ainsi que la colonnade de ce bâtiment donnant sur le Jardin des Plantes, le portail sculpté et l'escalier du Musée de la place de Verdun, ainsi que ceux du Palais de l'Université, un des deux portails de la façade du Lycée Stendhal (ancien collège des Jésuites), la partie sculptée du portail de l'église St André donnant sur la place de même nom, la façade, l'abside de la chapelle en encorbellement et le passage voûté formant la partie la plus ancienne du Palais

de Justice, la statue et le socle de la fontaine du centenaire de la Révolution française, place Notre-Dame. La réputation de ce matériau fut telle qu'il fut largement exporté hors du Dauphiné et notamment à Paris où il a été utilisé pour les parties sculptées de nombreux édifices et les colonnes de l'Opéra. L'Échaillon rose a été beaucoup moins employé. Citons, à Grenoble, les deux colonnes ornant le portail du temple protestant et quelques pierres du couvent de Ste Marie d'En Haut (musée dauphinois).

Auparavant, la pierre a été utilisée depuis l'Antiquité et à des divers degrés, jusqu'au XVIII^e s (les fûts des colonnes de la crypte de Saint-Laurent à Grenoble sont peut-être des réemplois d'époque antique).

1- Le contexte géologique

La pierre. « Le calcaire est très résistant, d'un grain très fin, peu gélif ; on le travaille cependant assez facilement » d'après G. Faure-Marguerit en 1919.

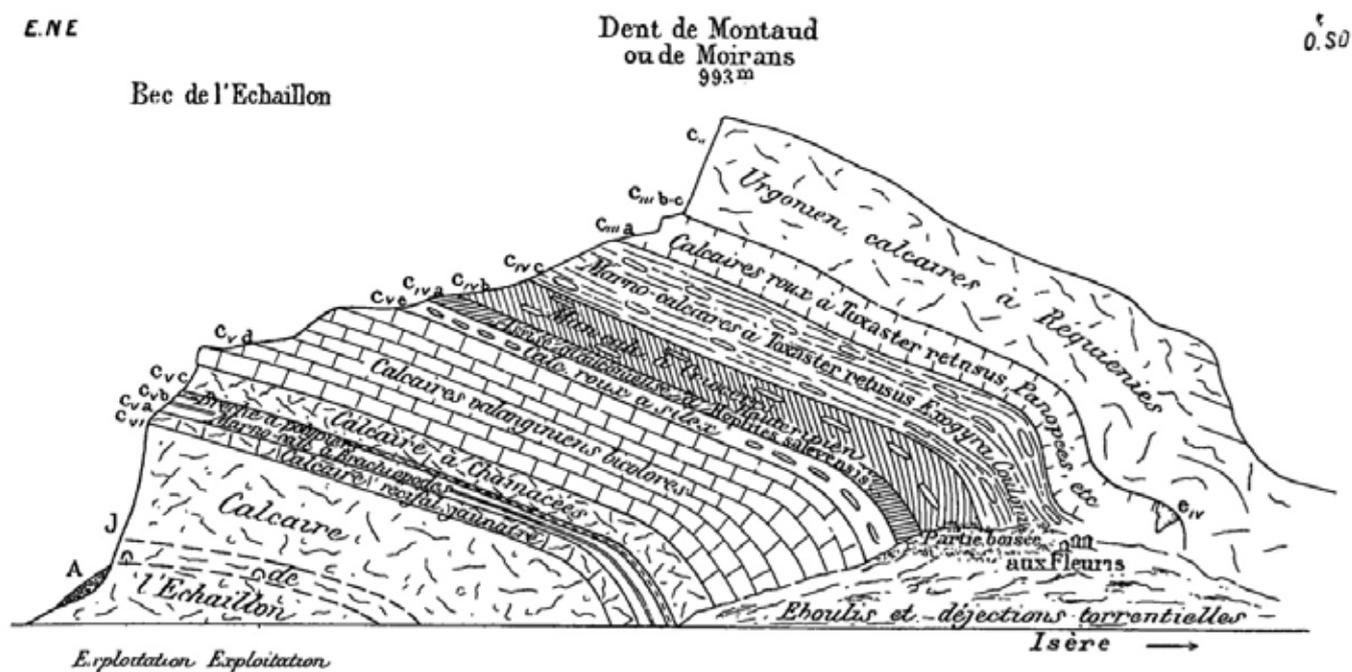


Fig. 1. — VUE DU BEC DE L'ÉCHAILLON CÔTÉ N.-O.
D'après MM. KILIAN et LORY.

- A. Éboulis.
- J. Calcaire jurassique.
- c.VI. - c.II. Assises crétacées.
- e.IV. Poche de sables éocènes.

Fig. 2- La coupe géologique du Bec de l'Échaillon (Kilian et Lory, 1900)

Sur la coupe Kilian et Lory, on voit la succession des couches avec l'importance très grande prise par les calcaires récifaux du Portlandien (Tithonique), dont le faciès est à rattacher à celui du Jura et non pas du Vercors. Par exemple, le Valanginien n'y est pas marneux, mais calcaire (on retrouve cette particularité à la grande Sure en Chartreuse).

Niveau géologique : les exploitations concernent une variété de calcaire disposée sous forme de lentilles. La lentille exploitée aux deux carrières Biron et Milly-Brionnet est constituée d'un calcaire un peu crayeux. C'est dans cet Échaillon blanc qu'on trouve la majorité des fossiles décrits : Foraminifères, Bryozoaires, Polypiers, Mollusques, Rudistes, Ammonites...

2- Les carrières existantes actuellement



Fig. 5- Photo aérienne du site en 1966 (photoIGN)

Le site souterrain principal, et de loin, est l'ensemble connecté de la carrière Biron et Milly-Brionnet. La troisième parcelle Thibaud est aussi connectée aux deux autres.

Il y a plusieurs carrières aériennes. Les principales sont celles de Milly-Brionnet et celle située au nord de l'entrée de la carrière Biron.

Les accès

Il existe un accès pour chaque carrière souterraine : carrière Milly-Brionnet, carrière Biron. On peut monter par le sentier Milly-Brionnet et descendre par le sentier Biron (car il est plus difficile à trouver d'en bas).

On se gare au parking le plus au sud (grande place disponible, sur la figure 6). Suivre la route en se mettant assez loin de la chaussée. On arrive à un panneau limitant la vitesse à 70 km/h. Juste avant le panneau, un sentier part à droite et monte en écharpe. C'est un ancien chemin. On arrive alors à une sorte de carrefour.

Une sente monte tout droit dans la pente. La suivre. Elle monte en serpentant au sud de l'ancienne voie de la descenderie Milly-Brionnet, peu visible, car les rails ont été démontés. On arrive sous la falaise qu'on longe vers la gauche jusqu'à un escalier qui conduit à la plate-forme de la carrière Milly-Brionnet. Deux tunnels en partent. Celui de gauche allait vers la carrière Biron (l'itinéraire aérien de jonction entre les deux carrières est devenu très scabreux après le tunnel, ne pas l'emprunter sans des cordes pour s'assurer). Le tunnel de droite est l'entrée de la carrière Milly-Brionnet. On distingue encore quelques accessoires de l'installation de la descenderie.

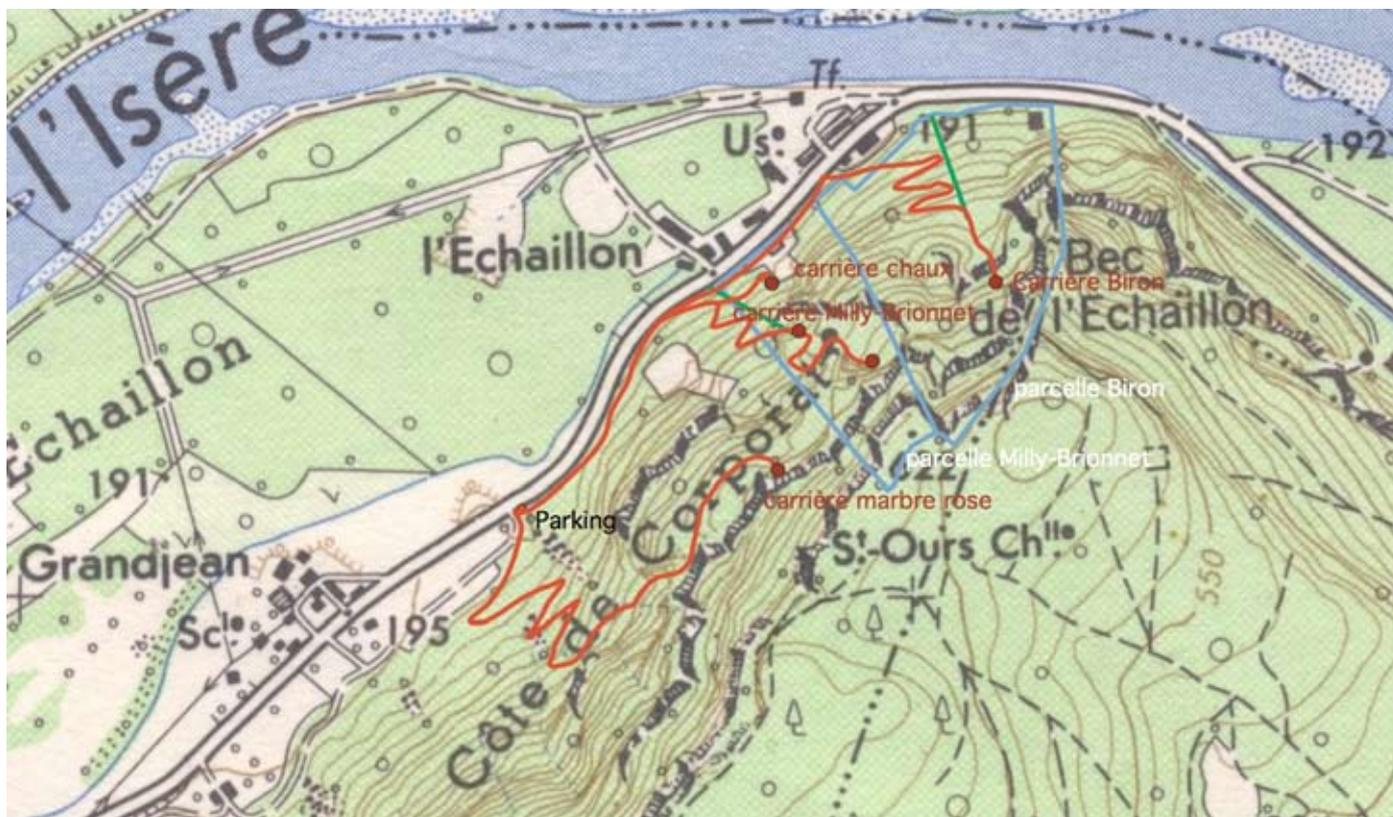


Fig. 6- Itinéraires et situation des carrières

Description simplifiée de la traversée entrée Milly-Brionnet, entrée Biron.

Coordonnées de l'entrée de la carrière Milly-Brionnet : 855,87 x 3 338,30 x 270 m (Lambert 3).

Coordonnées de l'entrée de la carrière Biron : 856,09 x 3 338,36 x 280 m (Lambert 3).

La carrière possède de nombreux restes de l'ancienne exploitation. Ces restes n'ont aucune valeur pécuniaire. Mais ils ont une valeur culturelle et sentimentale quand on pense à des vies entières de travailleurs passées dans ces carrières. Alors, n'y touchons pas !

Visite éventuelle de la carrière aérienne. On allume les lampes et on pénètre dans la carrière. Au bout de 30 m, un tunnel part à droite et permet d'accéder à la carrière à l'air libre. Pour aller visiter cette carrière aérienne, on sort par ce tunnel et on rejoint en montant une pente très raide sur une trentaine de mètres le bas de la falaise au-dessus. Puis on la longe sur la gauche en passant plus ou moins commodément sous les rails d'un petit chemin de fer. On arrive alors à l'entrée d'un très grand tunnel (pointé sur la carte IGN) qu'on traverse en montant et qui conduit au site de la carrière à l'air libre. En longeant la paroi de droite, on passe devant une galerie-puits qu'il faut équiper comme en spéléo pour la visiter, mais qui s'achève 30 m plus loin et 20 m plus bas sur un foudroyage (traces de l'exploitation). Un courant d'air, aspirant en été, marque la communication avec une des galeries du Grand-Ciel de la carrière Milly-Brionnet.

Revenons à la carrière Milly-Brionnet. Quand on laisse à droite le tunnel qu'on vient de décrire, on continue tout droit avec quelques passages à quatre pattes dus à l'effondrement de la voûte. Ne pas toucher les blocs au-dessus de la tête

(danger d'éroulement). Bientôt, la galerie se redresse et on débouche dans la grande salle appelée Grand Ciel. Au-dessus de la tête, la voûte est à 30 m de hauteur. Pour la visite, voir plus loin.

Restant en bas, on peut visiter à loisir les grands volumes exploités de la carrière sur à peu près deux cents mètres d'extension. On pourra essayer de comprendre les méthodes d'exploitation en examinant les fronts de taille des différents diverticules.

Fig. 7- La grande galerie de la carrière Milly-Brionnet (ph. BL)



On passe à la carrière Biron par un couloir de 150 m de long, balayé par un fort courant d'air. En arrivant au point A de la topo, on aperçoit le jour par les différentes entrées. On peut visiter à loisir les grands volumes étayés par de grands piliers (A, B, C, D sur le plan).

Fig. 8- Les salles et les sorties de la carrière Biron (ph. BL)



Si on dispose de temps, on peut parcourir en détail le dédale de galerie et salles situées plus à l'ouest. Plusieurs boucles sont réalisables. La montée à l'entrée murée de la carrière Thibaud est à conseiller. On peut facilement sortir par là.



Fig. 9- L'entrée de la carrière Thibaud et son mur (ph. BL)

Seule la montée qui part au nord-est du petit bâtiment nommé « abri » sur la carte est dangereuse (raide et exposée du fait du vide). Ce passage est à déconseiller à la descente (faire demi-tour si on y arrive par le haut). On découvrira au hasard des explorations, un mur effondré, un mur bien fermé, un aiguillage, des remplissages de terre venant de l'extérieur, des voies ferrées de plusieurs écartements, etc.

La trémie de droite du lieu nommé « deux éboulis en haut de la salle » sur le plan, est parcourue par un courant d'air. Un repérage à l'Arva l'a raccordée au sommet de la carrière aérienne Milly-Brionnet.

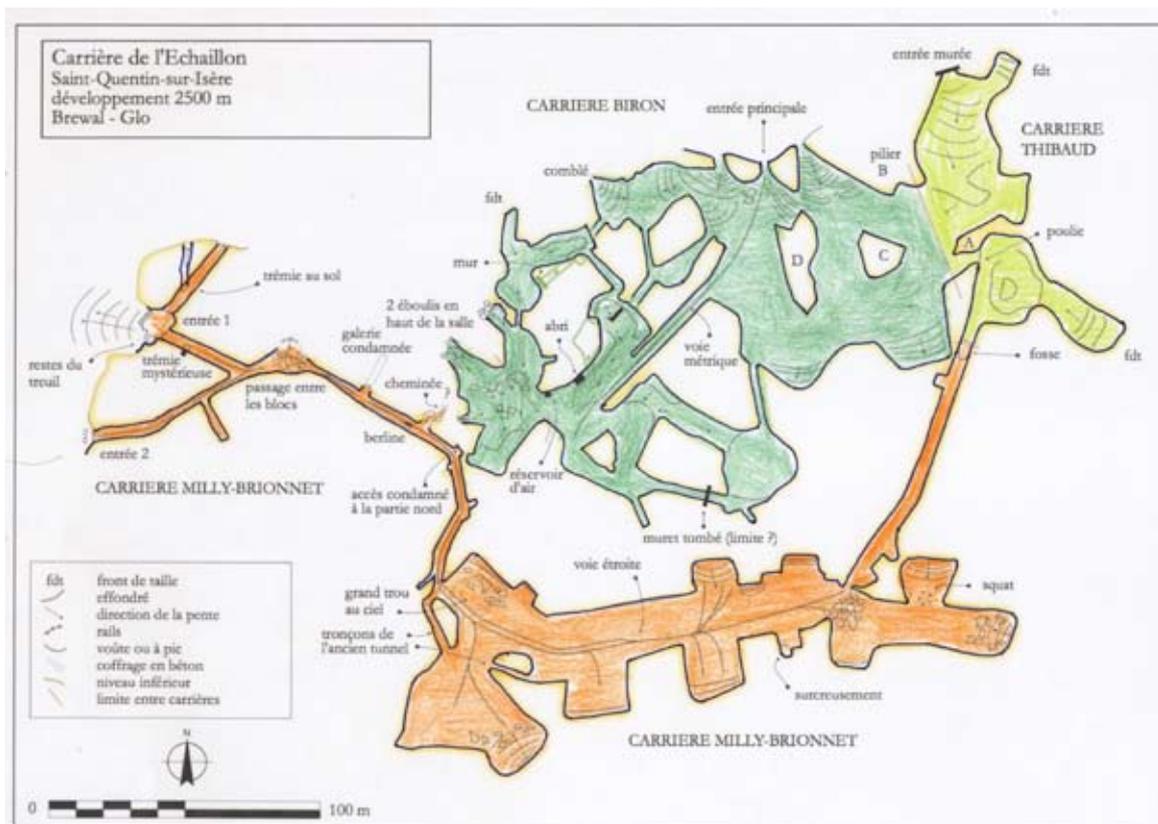


Fig. 10- Le plan des carrières souterraines levé par Brewal et Glo (deux pseudonymes)

Le plan est inédit et sa publication a été autorisée par les auteurs qui souhaitent garder l'anonymat. Il est très complet. Ne sont pas représentées les parties actuellement fermées par des murs ou des trémies impénétrables. Nous rajoutons plus bas la topographie de la partie remontante de la carrière qui démarre dans le « grand trou au ciel ».

Visite du Grand Ciel et la partie supérieure de la carrière Milly-Brionnet

(Cette partie a été rendue accessible grâce aux escalades d'Emmanuel Gondras, Olivier Dutel et Éric Laroche-Joubert). Cette partie est équipée d'une centaine de mètres de cordes laissées pour quelque temps encore à la sauvegarde et à l'entretien des visiteurs.



Fig. 11- Montée vers le Grand Ciel de la carrière Milly-Brionnet (ph. BL)

Cette visite est réservée à des grimpeurs ou des spéléos à l'aise dans la montée sur cordes à l'aide de bloqueurs, capable de franchir des fractionnements plein vide, et emportant avec eux une corde supplémentaire. En effet, il est indispensable d'emporter avec soi une corde de quinze mètres pour changer la corde en place si elle a été abîmée par les passages.

Pour accéder aux parties supérieures, il faut remonter sur la corde (deux fractionnements plein vide). Monter un par un, attention aux pierres qui débaroulent de la Rotonde ! Juste au-dessus du deuxième fractionnement, on doit faire très attention au frottement de la corde. Une fois arrivé à l'amarrage, 25 m au-dessus du départ, on peut aller à droite en regardant la paroi en suivant la corde en main courante (éboulis croulant). On débouche sur l'entrée d'un couloir horizontal parcouru par un fort courant d'air. Au bout, une salle surmontée d'une trémie menaçante montre les traces du foudroyage de ce conduit. Un repérage à l'Arva a montré qu'il communiquait avec la galerie en forte pente plongeant à partir de la carrière aérienne Milly-Brionnet. On devine le rôle de ce passage : évacuer les blocs provenant de la carrière à l'air libre par la carrière souterraine équipée de rails.

Fig. 12- La Grande Rotonde et l'accès au grand toboggan (ph. BL)

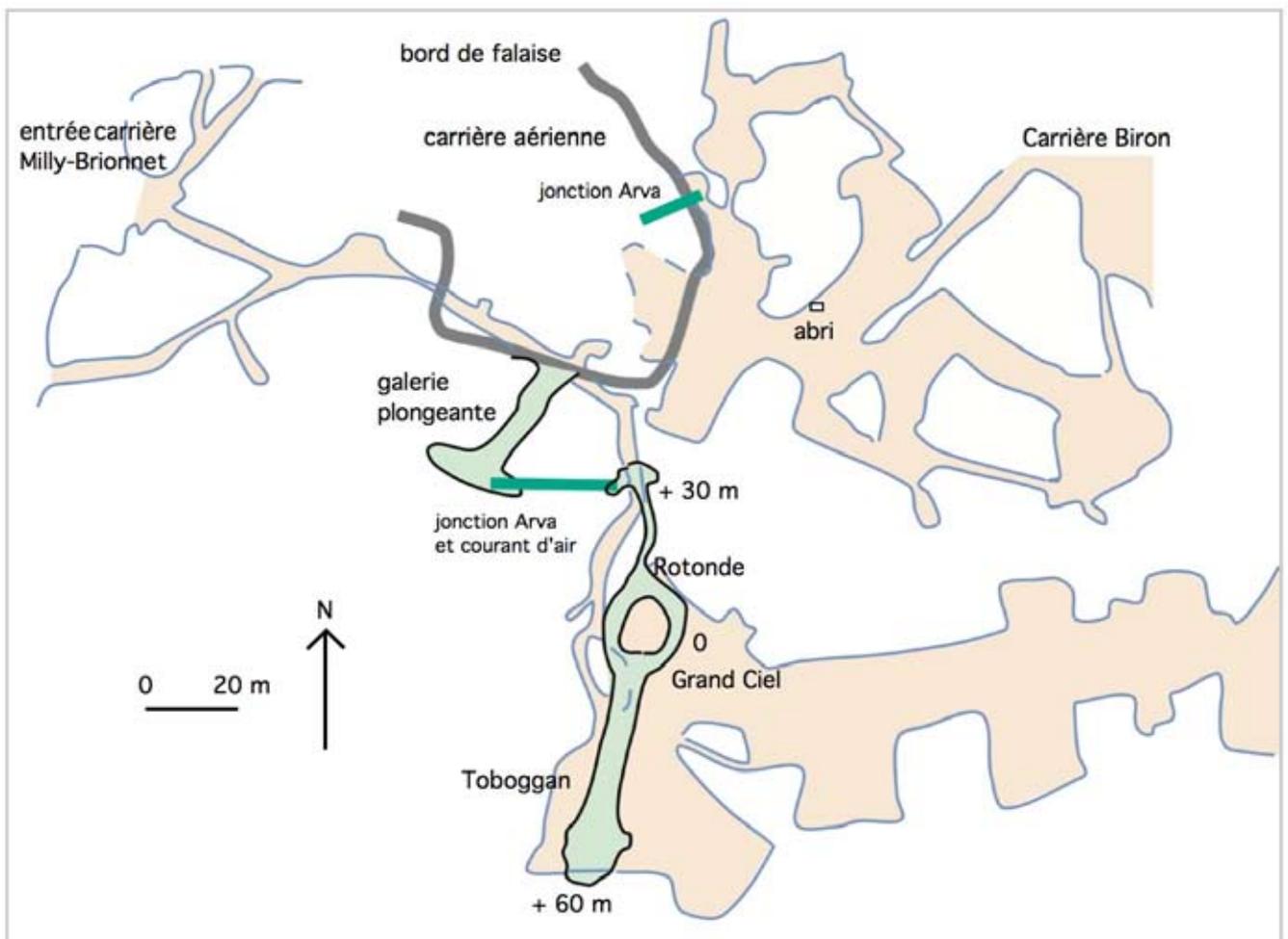


Revenant à l'amarrage au sommet du Grand-Ciel. On peut continuer à l'opposé et faire le tour de la grande Rotonde (25 m) bien assuré sur la main courante. Un conduit de grande taille (6 à 8 m de largeur) et en forte pente se présente. Les trente premiers mètres sont semés de pierrailles croulantes. Monter un par un en inspectant la corde en place pour détecter une usure éventuelle et changer la corde si nécessaire. On monte la pente raide assuré par un bloqueur mis en bout de longe, et on débouche en haut sur une grande plate-forme poussiéreuse qui marque la fin de l'exploitation vers le haut. Gros volumes. On est à plus de soixante mètres au-dessus du départ de la montée. À la descente, attendre que celui qui descend soit à l'abri des chutes de pierres avant de s'engager. De même pour la descente du grand Ciel.



Fig. 13- L'arrivée du grand Toboggan en haut de la carrière Milly-Brionnet (ph. BL)

Fig. 14- Plan du Grand Ciel de la carrière aérienne



avec les deux jonctions à l'Arva (marquées d'un trait vert)
La galerie plongeante s'ouvre dans la carrière aérienne

Descente de la carrière Biron

On sort de la carrière Biron en grimpant le long de gros blocs tombés depuis la fin de l'exploitation dans la tranchée ancienne. On redescend de l'autre côté de l'éboulis et on rejoint la tranchée du chemin de fer qui aboutit au bâtiment de la descenderie Biron encore assez bien conservée. On pourra admirer les restes de rails, aiguillage, wagonnet, etc. Il est conseillé de s'attarder au bâtiment abritant les grandes poulies de renvoi des câbles de la voie ferrée de descente des pierres.

Le sentier de descente consiste à descendre avec précaution le chemin de fer sur une dizaine de mètres, puis à prendre le sentier qui part à gauche à la sortie des murs. Ce sentier serpente en restant à gauche de la voie ferrée qu'on retrouve à deux endroits. On passe à côté d'un petit monument propitiatoire. La fin de sentier est plus raide et mal tracée. On débouche sur la route qu'on longe vers la gauche pour rejoindre la voiture.

La carrière abandonnée

Coordonnées : 855,99 x 3 338,38 x 280 m (Lambert III). Elle est insignifiante en longueur, mais d'assez vastes proportions. On l'atteint en suivant vers le sud-ouest la plateforme de la descenderie et en montant l'éboulis après la dernière maison en ruine.

La carrière de marbre rose, malheureusement foudroyée

Coordonnées : 855,87 x 3 338,14 x 340 m (Lambert III)

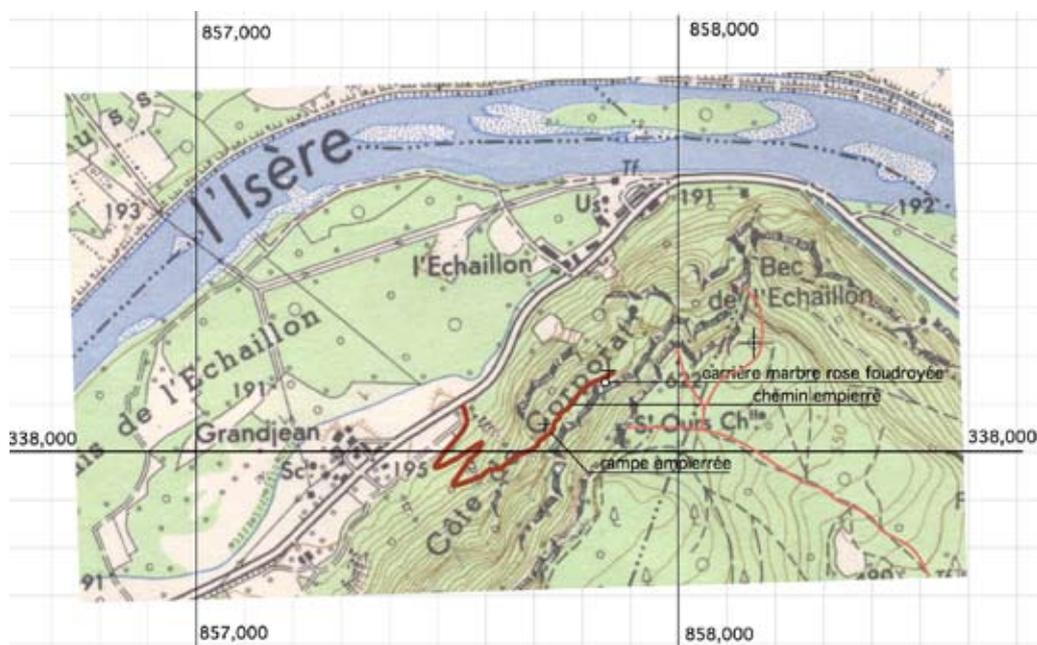


Fig. 15- Itinéraire pour accéder à l'entrée de la carrière de marbre rose

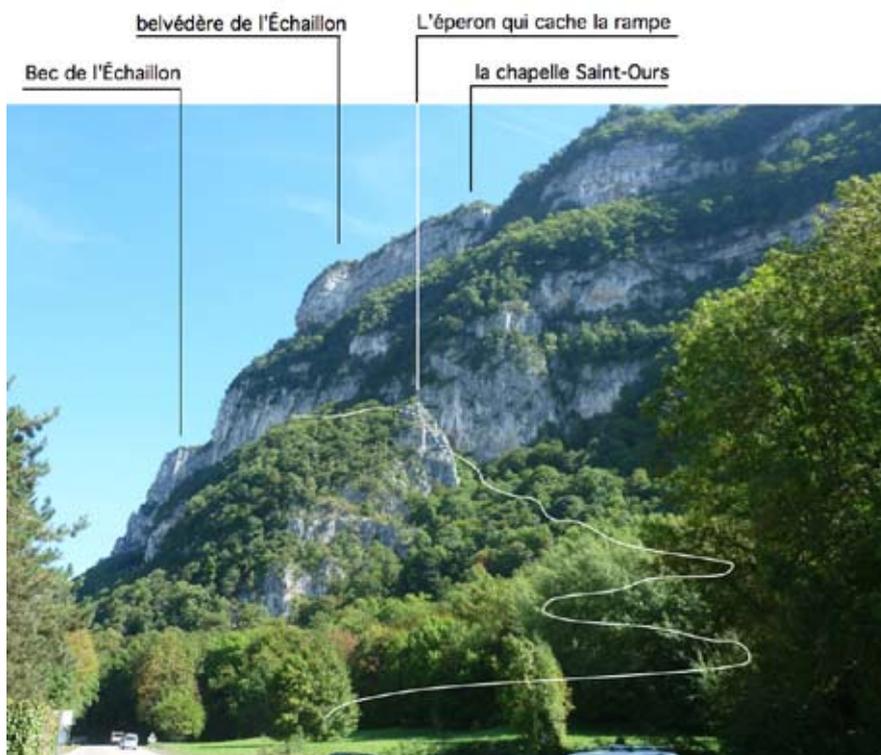


Fig. 16- Photo de l'itinéraire d'accès à l'ancienne carrière de marbre rose

L'accès se fait directement à partir du parking. Au bout de la clairière part un chemin sur la droite. Progressivement, il disparaît faute de passages. On traverse alors vers le nord en montant en écharpe sur des pierriers croulants. On arrive alors sur le bas d'une grande rampe, assez étonnante (qui mérite à elle seule la visite). Elle a été dallée en grand appareil et fait une cinquantaine de mètres de longueur. On n'a pas compris à quoi elle servait exactement. On a intérêt à prendre une corde pour assurer quand la terre est très sèche et glissante. Arrivé en haut, on peut suivre l'arête vertigineuse qui repart à gauche (vers le sud-ouest) et admirer le beau panorama qui s'offre au regard. Revenant au sommet de la rampe, on continue sur un chemin éboulé, mais qui a été empierré comme on le voit par endroits. Il conduit au bout de 300 m environ à un élargissement avec, au pied de la falaise, un énorme bloc tombé d'un peu plus haut. Ce bloc marque l'ancienne entrée foudroyée (dynamitée) de la carrière de marbre rose. Un peu plus loin, un abri sous roche montre des traces anciennes d'exploitation (on se souvient que cette pierre rose a été exploitée dès l'antiquité).

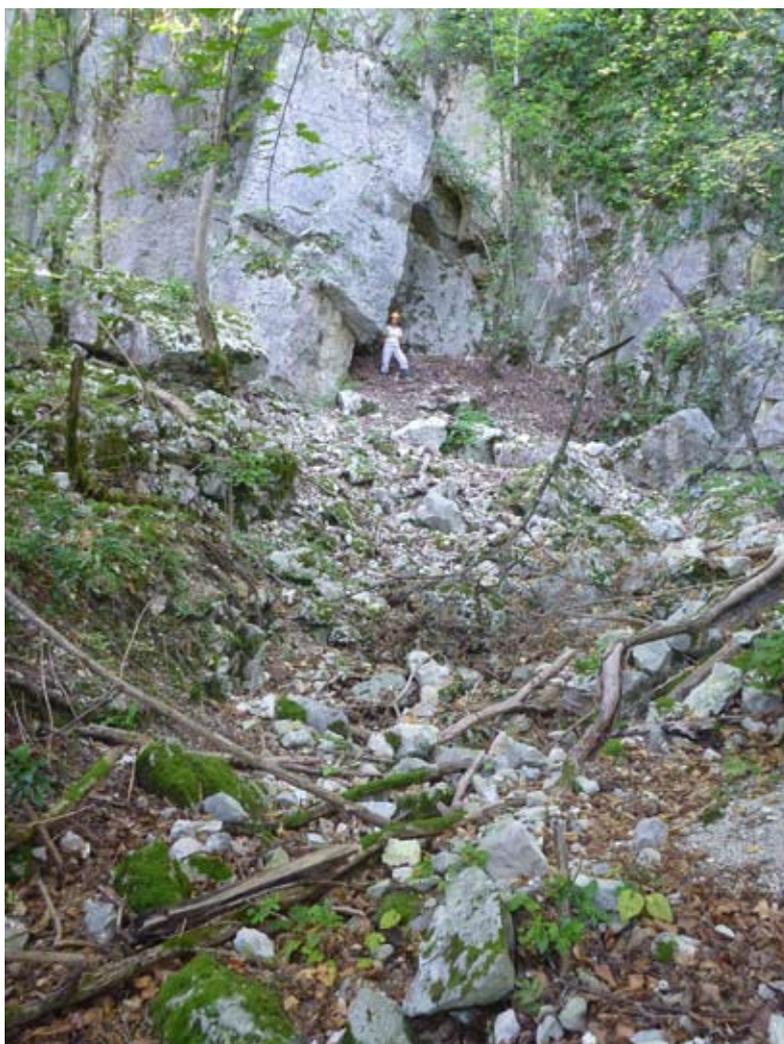
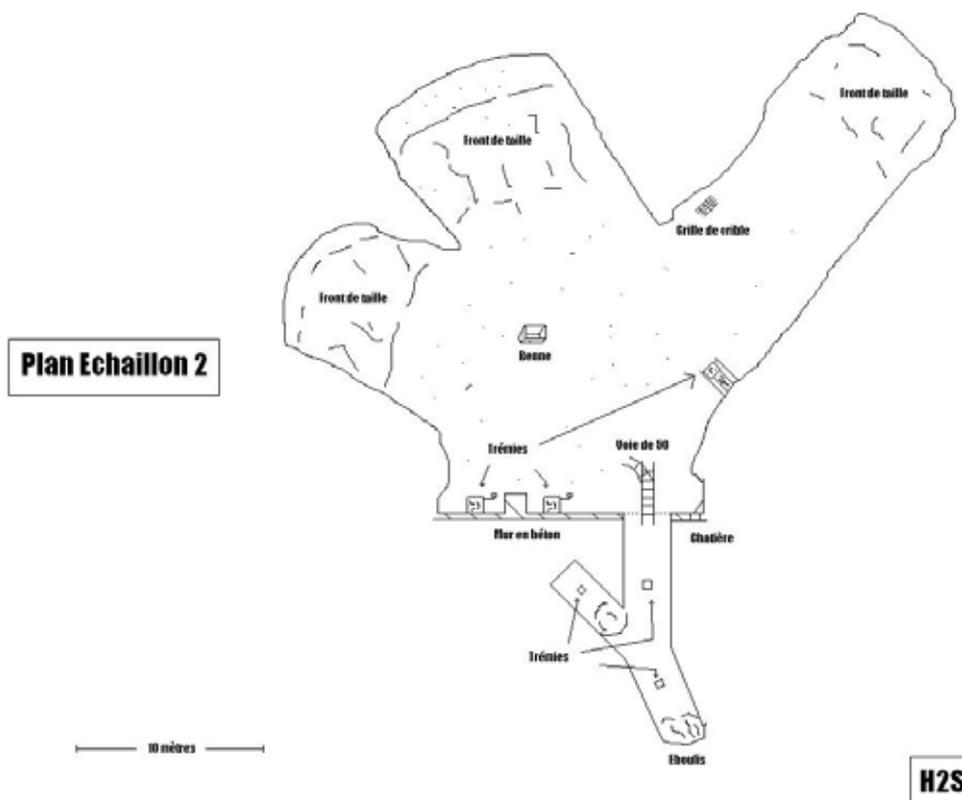


Fig. 17- L'entrée de la carrière de marbre rose devait se trouver sous Agnès

La carrière à chaux fermée par un mur

Coordonnées Lambert III : 855,84 x 3 338,36 x 220 m. Cette carrière souterraine est située quinze mètres au-dessus des fours à chaux qui sont au bord de la route. Pour y accéder, on peut prendre le chemin d'accès à la carrière Milly-Brionnet. Mais au premier carrefour, on continue tout droit un petit sentier qui disparaît progressivement. À l'aplomb du four à chaux, il faut chercher le mur à droite et au-dessus du sentier. Une chatière rébarbative et à déconseiller donne sur un vide d'une quinzaine de mètres qui marque l'accès à la carrière. Un couloir débouchait directement sur le four à chaux situé au-dessous.

Fig. 18- Plan de la carrière à chaux (fait par H2S)



La carrière transformée en dépôt d'explosifs près de la route

Coordonnées Lambert III : 856,51 x 3 338,27 x 195 m (Lambert III).

Une des carrières souterraines Biron a été transformée en dépôt d'explosifs. On dispose du plan de 1908 (mais pas de plan récent).

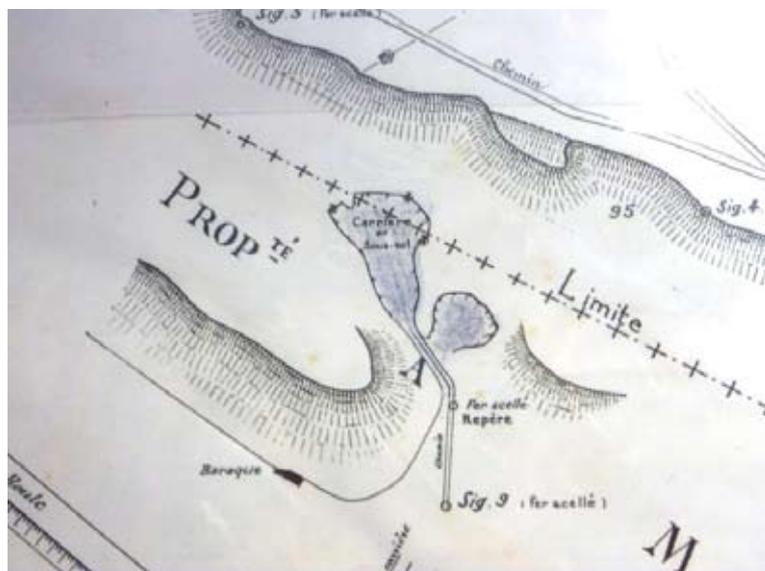


Fig. 19- Plan ancien de la carrière Biron au bord de la route (dépôt d'explosifs)

Nous avons retrouvé deux photos, l'une à la Bibliothèque Municipale de Grenoble et l'autre sur le site Gallica (reproduite ci-dessous). Pour comparaison nous avons mis une photo de l'entrée en 2013.



Fig. 20 et 21- Vues de l'entrée de la carrière transformée en dépôt d'explosifs (Titanite)

3- Histoire de l'exploitation

Les marbres sont exploités depuis l'antiquité, mais c'est au XIXe siècle qu'elle acquiert une grande extension grâce à l'activité de Pierre Biron qui achète à Jean-Sébastien Clet la plus grande partie de la carrière le 24 novembre 1859 (création de la Société des carrières et usines de l'Échaillon). En fait, la carrière a été remise en activité dès 1826 (AA, 1874). C'est la variété rose qui était recherchée par les Romains, mais la qualité blanche va prendre une grande extension. Le catalogue présente le marbre blanc, le jaune et le rose (carrière la plus en altitude). Georges Biron succède à son père. Mais à partir de 1910, le prix élevé de la pierre vendue amorcera un déclin progressif. On peut citer la concurrence du ciment moulé. Georges Biron meurt en 1921 et les carrières sont vendues. L'exploitation s'achève en 1939 par la fermeture de la carrière.

On trouve différents plans anciens qui montrent que la carrière souterraine Milly-Brionnet est plus récente que la carrière Biron. En particulier un plan de géomètre relié au cadastre est très détaillé et intéressant. Un autre a été fait en 1911, suite à des procès entre les différents exploitants. On voit aussi sur ces plans les traces de l'étage supérieur disparu (ou caché) de l'entrée de la carrière Milly-Brionnet. En revanche, on ne trouve rien sur l'étage supérieur du grand Ciel qui doit être un des derniers à avoir été exploitée.

Anciennes communications entre les carrières souterraines et les carrières aériennes

À plusieurs endroits des communications ont été coupées par effondrement des voûtes ou construction de murs.

Citons trois endroits caractéristiques :

En premier, un étage supérieur devait exister au voisinage de l'entrée de la carrière Milly-Brionnet. Son existence est attestée par les murs et trémies qu'on trouve dans ce voisinage. Par ailleurs, un conduit actuellement bouché existait au-dessus de l'entrée actuelle et devait permettre de pousser des blocs dans les wagons de la carrière souterraine (trémie à droite près de l'entrée). Une ancienne topographie montre tout un ensemble de galeries. Enfin quand on monte à la sortie du tunnel le plus au sud on rencontre un grand mur qui ne se distingue plus guère de la roche environnante et qui doit cacher une entrée une quinzaine de mètres plus haut que l'entrée actuelle. Il est probable que cet étage jonctionnait avec la carrière Biron, comme l'atteste le mur visible dans cette dernière.

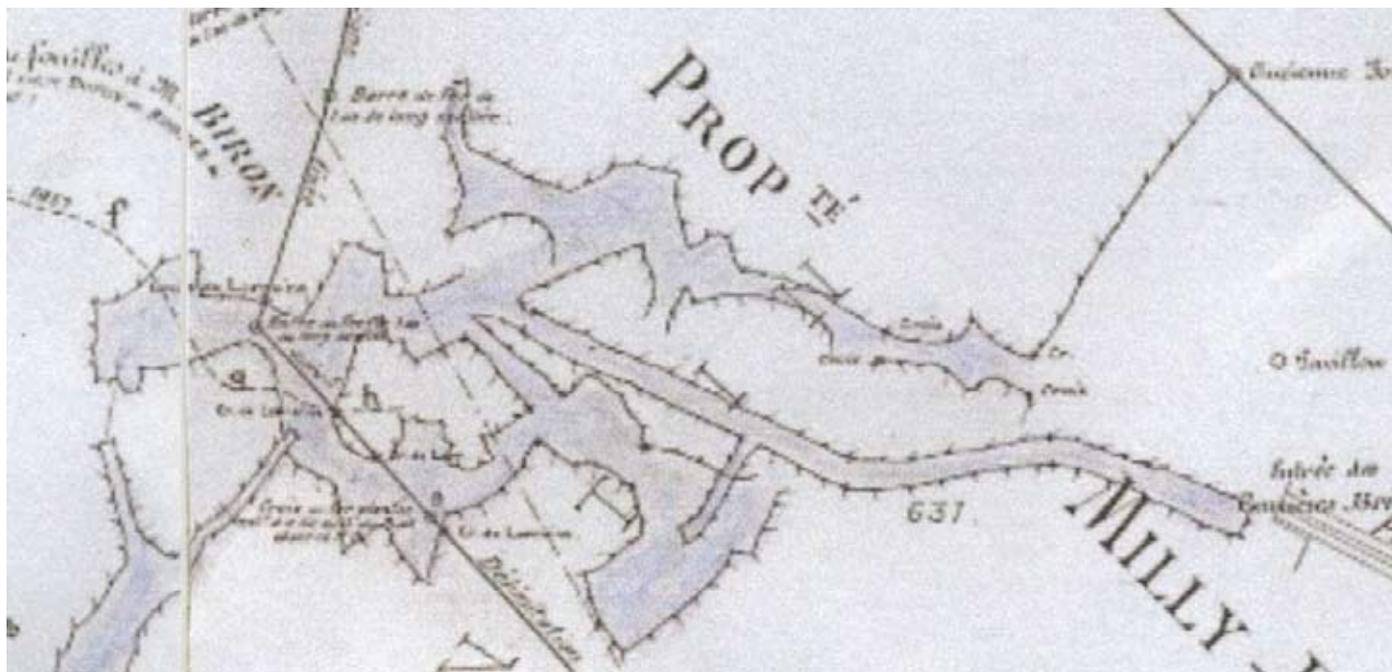
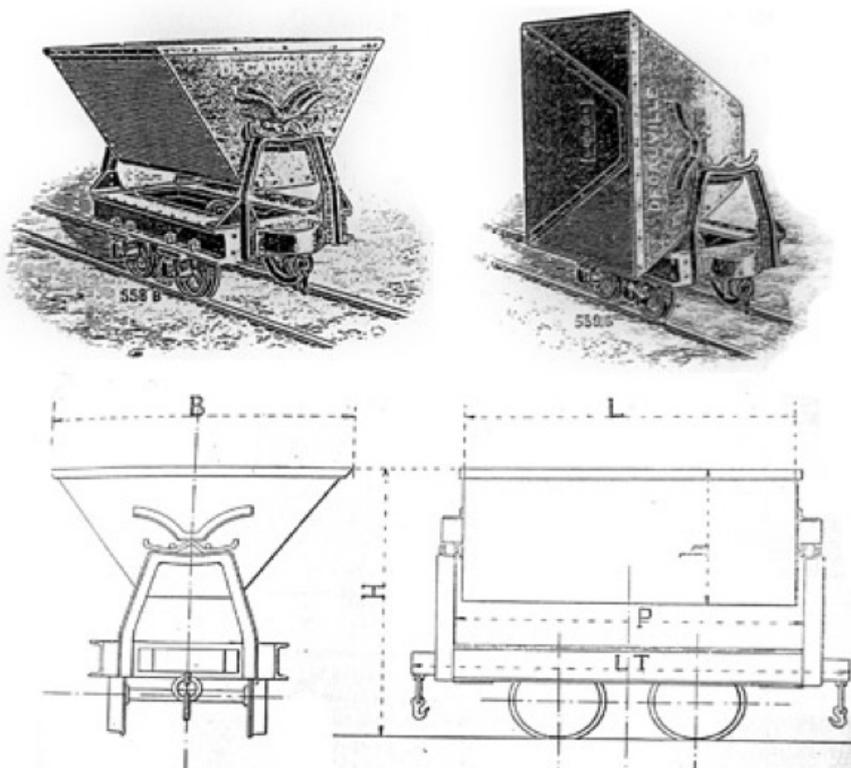


Fig. 22- ancien plan de géomètre (communiqué par l'association de Saint-Quentin)

En deuxième, citons la galerie au nord de la Grande Rotonde qui s'arrête sur trémie et communiquait avec la galerie descendante de la carrière aérienne. Cette communication permettait peut-être d'évacuer par la carrière souterraine Milly-Brionnet les blocs venant de la carrière aérienne. Le tunnel au bas de la carrière aérienne servait aussi à cela. La fermeture de la communication a été faite par foudroyage.



**Fig. 23- Les wagonnets basculeurs
Decauville**

En troisième, une communication existait entre la salle au nord-ouest de l'« abri » de la carrière Biron et la carrière aérienne. Un repérage Arva a montré une distance de l'ordre de 20 m. Les effondrements de la falaise surmontant la carrière aérienne ont probablement comblé cette communication (à moins qu'il y ait eu foudroyage).

On trouve sur internet de nombreux sites sur l'exploitation ancienne des mines et des carrières. On verra en particulier l'utilisation dans cette carrière du matériel Decauville (wagonnet basculeur, des wagonnets plate-forme par exemple), d'un usage très courant à cette époque.

Le transport des gros blocs

La carrière produit des gros blocs, certains même très gros. La manutention de telles masses pose de sérieux problèmes. Examinons quelques solutions.



Fig. 24- Exemple de bloc extrait de la carrière avec M Biron debout (photo Corepha)

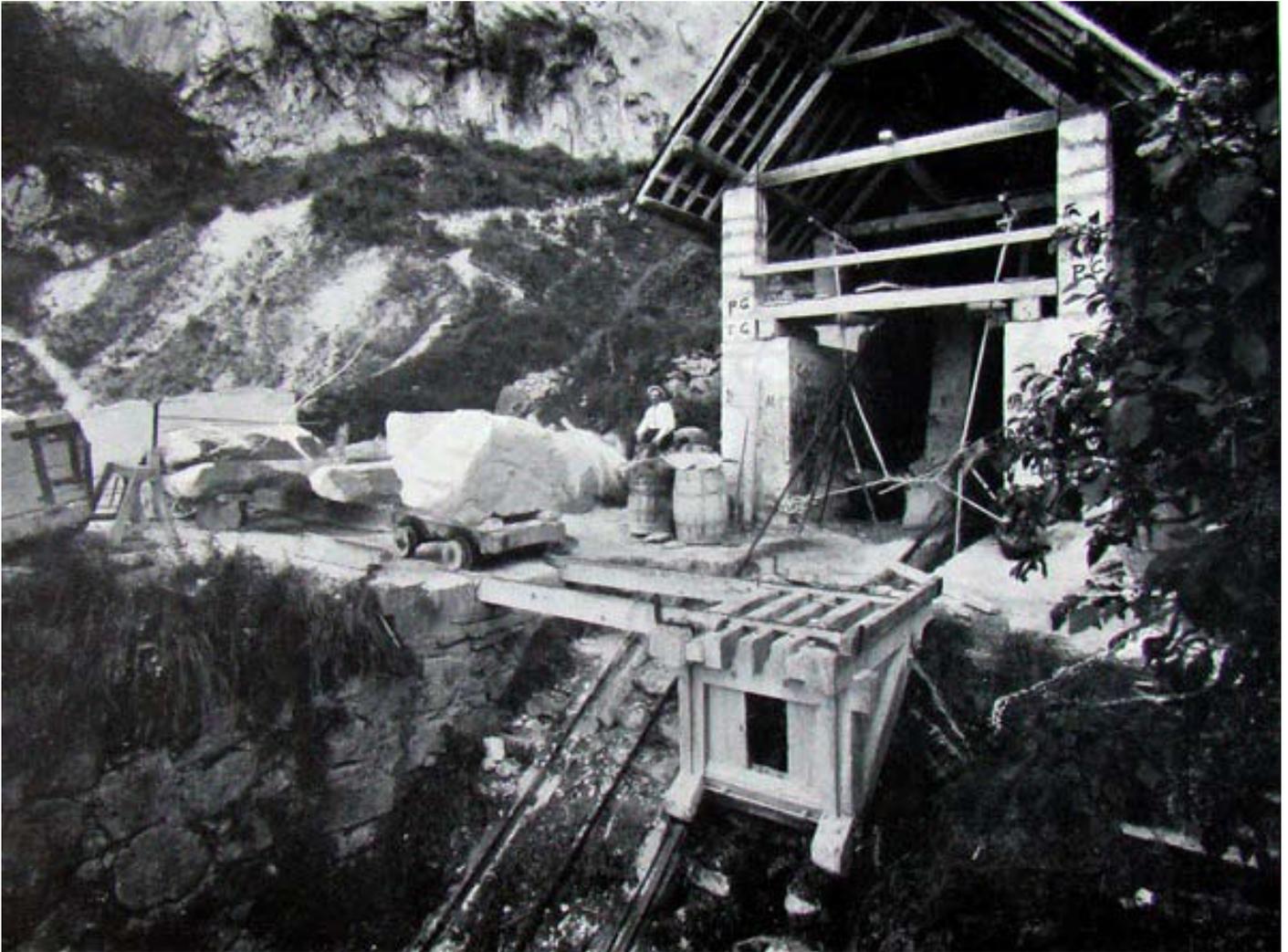


Fig. 25- Gravure de 1874 de la descenderie Biron (AA, 1874)

Le transbordement des wagonnets sur les « trucs » de descente

Les charriots qui descendent les plans inclinés et qui sont tenus par de gros câbles d'acier récupèrent les wagonnets avec leur chargement.

*Fig. 26 Le dispositif de passage des charriots sur le « truc » de descente
(photo Biron, 1908)*



Le wagonnet après sa rotation au niveau de la roue de triage peut suivre les rails qui le conduisent à la descenderie. Une fois sur deux, il descend par les rails de gauche ou ceux de droite. Sur la photo, il va emprunter la descente de droite (à gauche en descendant). Deux poutres permettent au charriot de franchir le vide et d'aller se positionner au sommet du « truc » retenu par un gros câble. Une fois arrivée en bas, un système équivalent permettra de transporter la pierre sans transbordement de la pierre jusqu'à l'atelier de transformation.

Fonctionnement de la descenderie

Le moteur du fonctionnement de la descenderie est simplement la pesanteur. Pendant qu'un charriot descend retenu par un câble, un autre remonte à la même vitesse.

Comme il n'y a que trois rails (pour l'économie) un système ingénieux a été mis en place pour que le charriot de descente croise celui de montée sans anicroche.

Fig. 27- Le dispositif de croisement des deux « trucs »

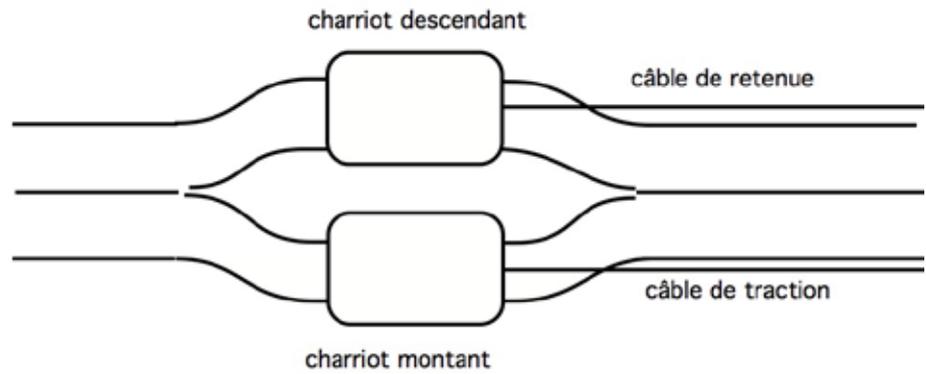


Fig. 28- L'aiguillage à mi-pente (ph. BL 2013)

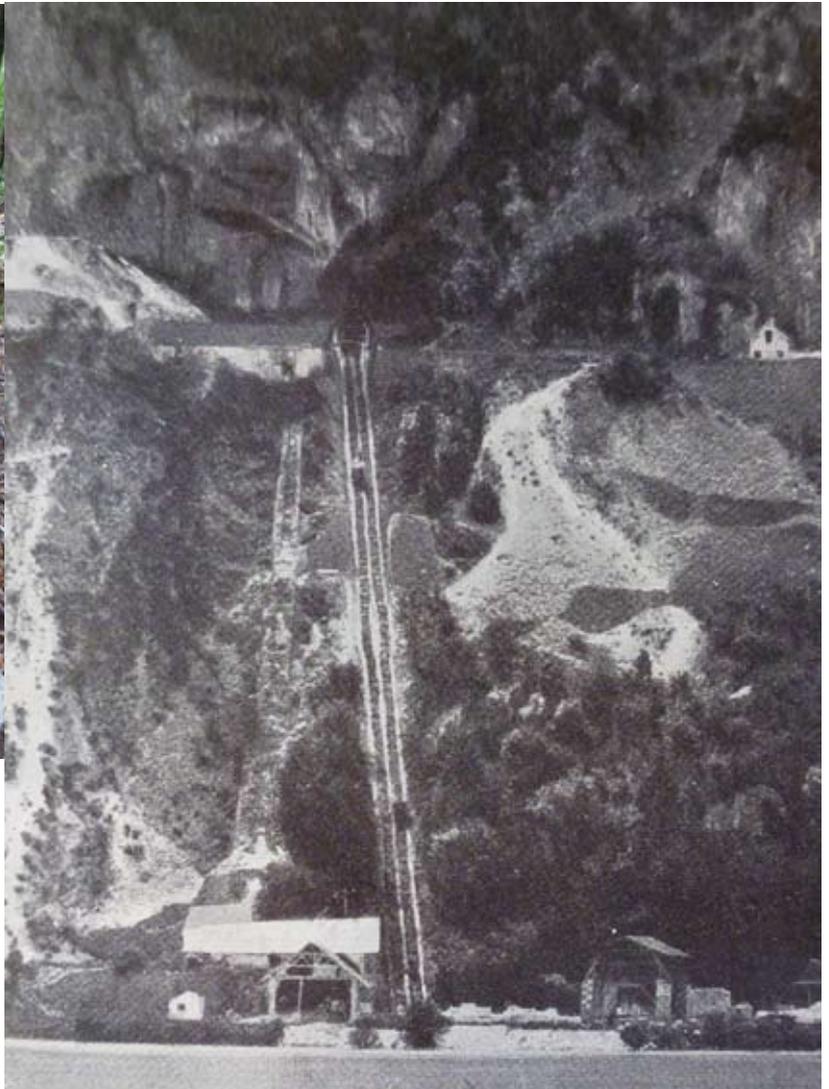


Fig. 29- Photo ancienne (Biron, 1908) montrant le système de rails de descente

Le chevalet de la descenderie

Deux volants de grands diamètres (4 m ?) sont montés solidairement sur un même axe. Ils peuvent tourner dans un sens ou dans un autre.



Fig. 30- Les deux roues solidaires de la descenderie (ph. BL 2013)

Pour l'un le câble sort par le bas, pour l'autre le câble sort par le haut. Donc quand l'un déroule du câble, l'autre en enroule, et alternativement. Ils sont chacun équipés de 200 m de longueur de câble.

La descente et la montée

Les charriots chargés de grosses pierres descendent tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. La charge permet la descente toute seule, ainsi que la remontée de l'autre charriot avec des bagages éventuellement. Mais il y a un excédent de force qu'il faut dissiper si on ne veut voir le dispositif se mettre à accélérer. Cela est assuré par un frein. Chaque roue possède son frein.

Le caniveau de descente des déblais

Le caniveau, qui double le chemin de fer de la descenderie, servait (d'après M. Jean-Paul Rey, président de l'association du patrimoine de Saint-Quentin-sur-Isère) à faire descendre les déchets de calcaire qui venaient alimenter un four à chaux disposé au bas de la pente.



Fig. 31- Le caniveau parallèle à la voie de la descenderie (ph. BL 2013)

À gauche, on a peut-être la trace d'un escalier (?)

Ce caniveau est soigneusement fait avec des dalles de calcaires jointives. Sa largeur fait 40 cm environ, de même la profondeur. Il était peut-être couvert. Il démarre en haut à peu près au niveau d'une des roues de triage.

La rampe empierrée d'accès à la carrière rose



Fig. 32- La rampe dallée en gros pavé (Ph. BL)

Le chemin de pierre de la carrière de marbre rose



Fig. 33- Le chemin de roulage en pierres jointes avec rainure de guidage (ph. BL)

Bibliographie :

- http://ruedeslumieres.morkitu.org/apprendre/transport_pierre/index.html
http://www.patrimoine-minier.fr/mines_carrieres_souterraines/index.html
http://ruedeslumieres.morkitu.org/apprendre/outils_carrier/index.html
<http://www.aventure-miniere.fr/piwigo/index.php?/category/7>
<http://www.corepha.fr/80+carrieres-de-l-echaillon.html>
<http://galynette.celeonet.fr/course-673.html>
<http://romain.joly4.free.fr/2013-05-Echaillon/index.html>
 Site Géoportail de l'IGN
 PILOT M-A () Note sur l'ancienne exploitation des carrières de l'Échaillon.
 LORY C (1864) Description géologique du Dauphiné. Grenoble, trois volumes.
 AA (1874) Les carrières de l'Échaillon (Isère). Le Magasin Pittoresque, p 316-317.
 DREVET Louise (1878) Les gorges de la Bourne (carrière de l'Échaillon p 11 et 12). Xavier Drevet éditeur (bibliothèque du touriste en Dauphiné).
 KILIANW, LORY P (1900) Notices sur les assises jurassiques et crétacées du promontoire de l'Échaillon. Travaux du Laboratoire de Géologie, t V, p .
 BIRON G (1908) Carrières et usines de l'Échaillon. Société des carrières et usines de l'Échaillon. Moreau Frères édit. 52 p.
 FAURE-MARGUERIT G (1919) Monographie paléontologique des assises coralligènes du promontoire de l'Échaillon (Isère) Géographie Alpine p 1-100.
 GIGNOUX M et MORET L (1952) Géologie Dauphinoise. Masson, pages 265-268.
 DEBELMAS J (1990) Les anciennes carrières de Grenoble et de ses environs immédiats. Géologie Alpine, t 66, p 11-21.
 GOUY-GILBERT C, PARENT J-F (2007) Patrimoine en Isère. (Cédric Avenier et Anne Cayol-Guérin) p 39 & 41.
 VEYRET G (1999) Le marbre de Saint-Quentin. Regards, revue d'histoire du pays de Tullins n° 6.
 CHARTON E (1874) Les carrières de l'Échaillon (Isère). Le magasin Pittoresque t XVII, octobre 1874, p 316-317.