

SUJET(S)

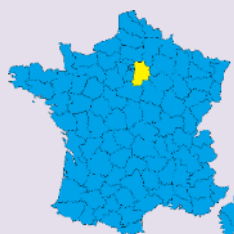
Chemin de fer de la sablière de Bourron au canal du Loing
Le Tacot des Lacs



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

77048 – Bourron-Marlotte
77216 – Grez-sur-Loing
77302 – Montcourt-Fromonville



Seine-et-Marne



SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
77048.01N	750 000	BOURRON MARLOTTE – Gare > ST PIERRE LES NEMOURS - Nemours Gare	1860	En service
77491.03N	750 000	VENEUX LES SABLONS - Veneux Moret Gare Raccordement > BOURRON MARLOTTE - Gare	1860	En service
45191.02N	747 000	MALESHERBES - Filay Raccordement Nord – 45 > BOURRON MARLOTTE - Gare	1881	Inexploité
77048.04P	/	BOURRON MARLOTTE – Gare > BOURRON MARLOTTE - Chemin de l'Etang	≥ 1945	≤ 1976
77048.05M	/	BOURRON MARLOTTE – Gare > BOURRON MARLOTTE - Bois Chardon Raccordement	1912-1913	≤ 1955
77048.06R	/	BOURRON MARLOTTE - Bois Chardon Raccordement	≥ 1945	≤ 1950
77048.07M	/	BOURRON MARLOTTE – Gare > MONTCOURT FROMONVILLE - Prés de la Grange	1913-1919	En service touristique
77048.08M	/	BOURRON MARLOTTE – Gare > BOURRON MARLOTTE - Bois de la Justice Carrière	1912-1913	≤ 1969

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Fontainebleau-Nemours, des chemins de fer de Sablières au Tacot des Lacs – Jean CHAINTREAU

[77330.0](#)

La Belle Histoire des Petits Trains Touristiques de France – Jeanine RODIER

Le Tacot des Lacs

Tacotdeslacs.free.fr

Chemins de fer disparus 24

[Youtube](#)

Artillerie Spéciale - Le Camp AS de Bourron

[Forum.pages14-18](#)

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.

L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

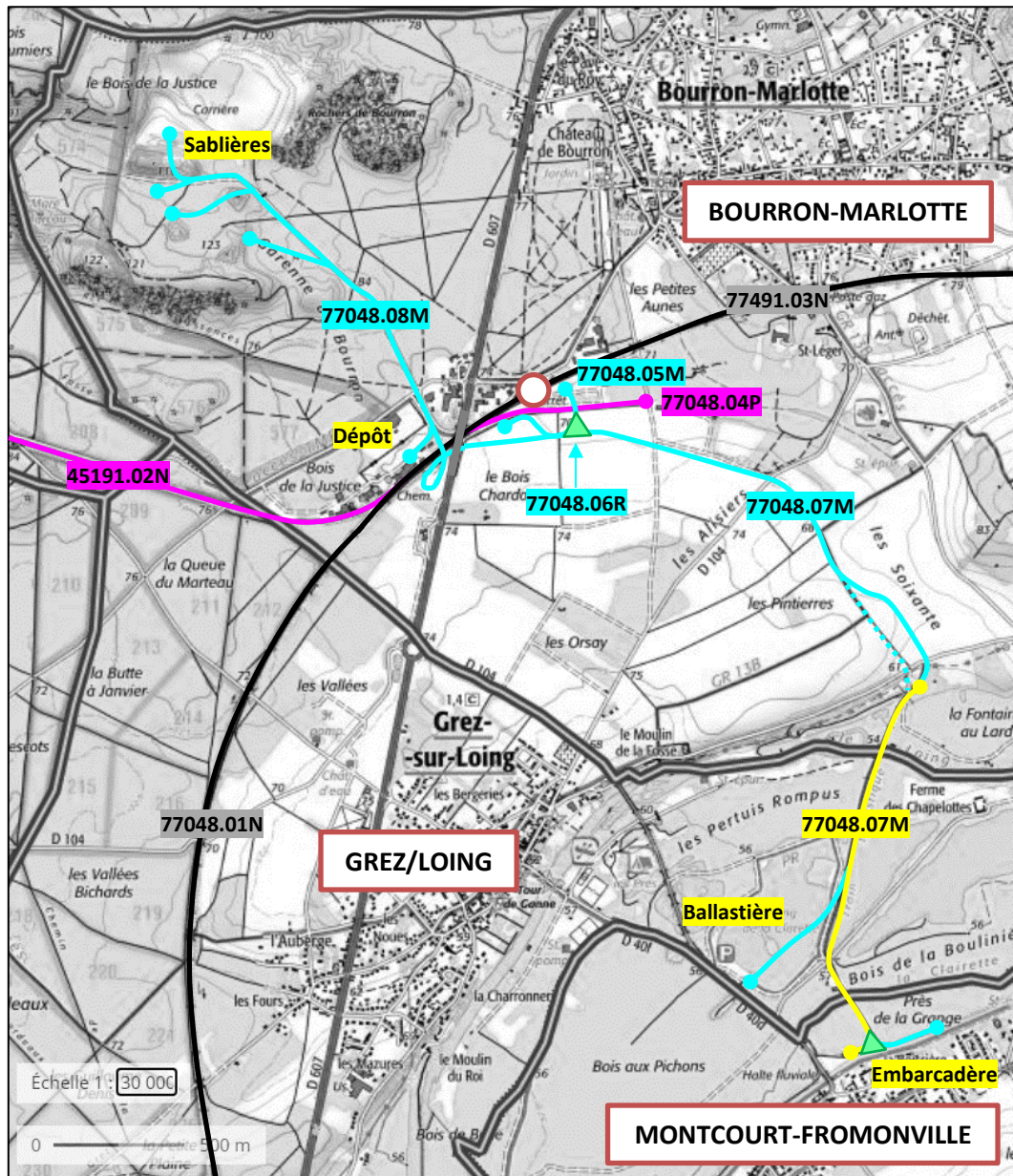
Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.



LOCALISATION



- Ecartement Etroit abandonné
- Train Parc Loisirs en service
- Ecartement Normal abandonné
- Ecartement Normal en service
- ▲ Triangle de retournement
- Gare

Afin de ne pas surcharger la carte, et en raison de l'absence de plan précis, le réseau du camp de l'Artillerie d'Assaut (1918) n'est pas mentionné.

Pour plus de détails, lire le document [77330.0](#)

« Fontainebleau-Nemours, des chemins de fer de Sablières au Tacot des Lacs ».

BREF HISTORIQUE

De l'exploitation industrielle...

L'exploitation des sablières débute en 1912, sous la direction de la *Société des Sablières de Bourron*, officiellement formée le 31 octobre 1911. Il est rapidement décidé de créer un chemin de fer entre les carrières, la route nationale n°7 et le canal du Loing.

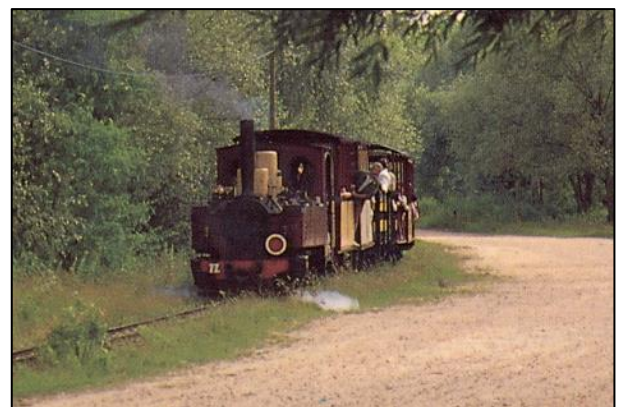
L'implantation de la voie commence au début de l'année 1912 pour se terminer un an plus tard, entre les carrières et la RN7. En mai 1913, la voie est prolongée jusqu'aux abords de la gare PLM de Bourron-Marlotte-Grez¹. Dans la foulée, la voie est posée en direction du canal du Loing. La mobilisation stoppe les travaux au niveau de la ballastière et les travaux ne peuvent reprendre qu'après le conflit. Le canal est atteint en 1919. Le trafic ne cesse qu'à la fin de l'été 1969 pour laisser la place aux camions.

Vue aérienne IGN - 1959



... à l'exploitation touristique

Au début des années 1980, des passionnés décident de reposer une voie sur l'ancienne plateforme à proximité de l'ancienne ballastière pour y faire circuler un train touristique. La première circulation a lieu le 1^{er} mai 1985 et l'inauguration officielle le 31 mai 1986. Le [Tacot des Lacs](#) était né.



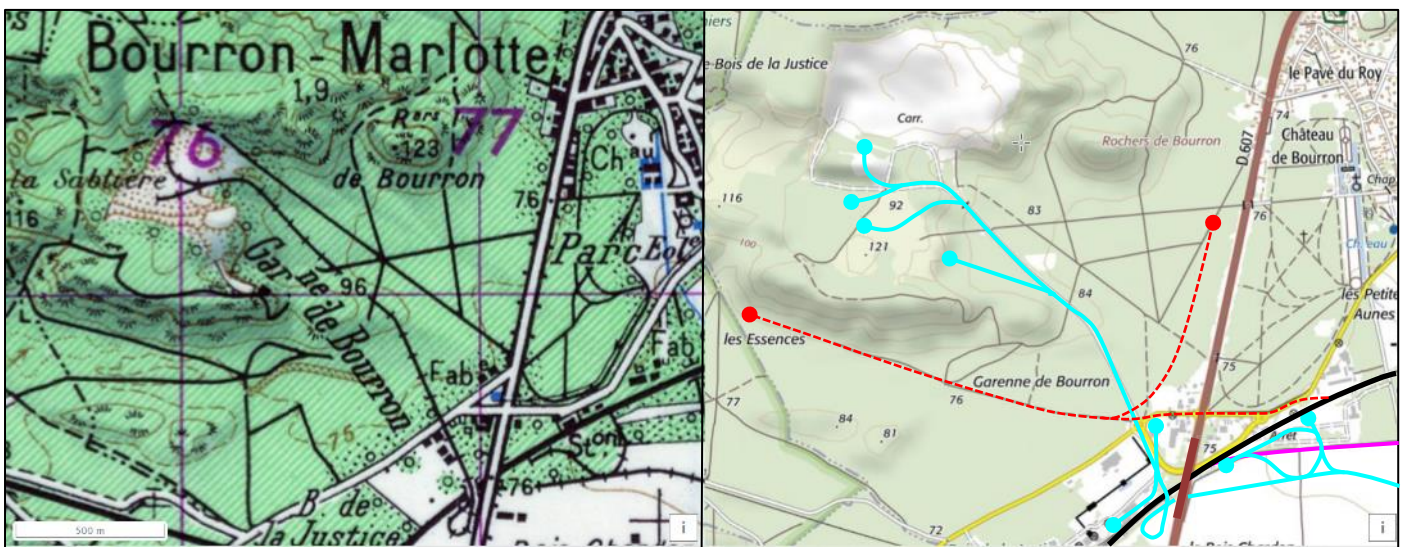
¹ La gare de Bourron-Marlotte-Grez est située sur ligne de Moret - Veneux-les-Sablons à Lyon-Perrache. Elle fut ouverte le 14 août 1860, lors de la mise en service de la section de Moret à Montargis. Le 24 août 1881, elle devint une gare de bifurcation avec la mise en service par le PLM, du chemin de fer de Bourron-Marlotte - Grez à Malesherbes.

LE TRACÉ

De la sablière à la route de Villiers

**Ce secteur est à aborder avec prudence en raison de l'exploitation active de la carrière.
Respecter la réglementation.**

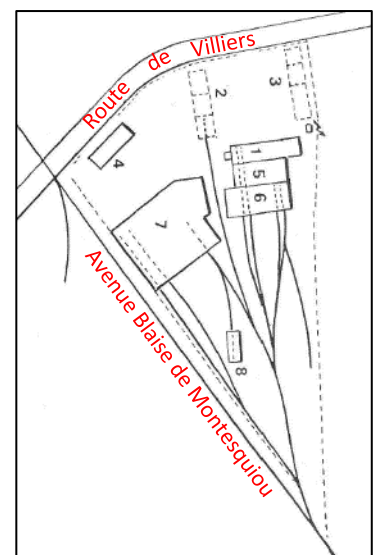
L'ancien passage étroit emprunté par le chemin de fer a fait place à une large route où circulent les camions. L'exploitation de la sablière s'est déplacée vers le Nord. Le réseau, créé au fil des années, est reporté sur la carte ci-dessous en bleu ciel. Le tracé en tirets rouges indique approximativement² l'itinéraire emprunté par le réseau à voies normales du camp d'Artillerie d'Assaut, qui fut établi sur les dépendances du château de Bourron à la fin de la Première Guerre mondiale.



Carte IGN - 1959

Le Dépôt

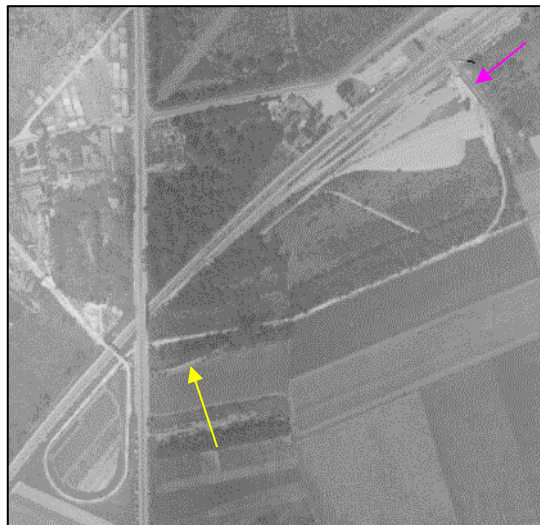
C'est entre la route de Villiers et le chemin de fer du PLM (actuelle avenue Blaise de Montesquiou) que se situait le dépôt. Le plan ci-contre présente la configuration des voies dans les années 1960. Aujourd'hui, il ne subsiste que le bâtiment n°7, construit en 1948. Celui-ci regroupait les installations de réparation et d'entretien. Le bâtiment n°8, un abri pour locomotive, a été détruit entre 2011 et 2018.



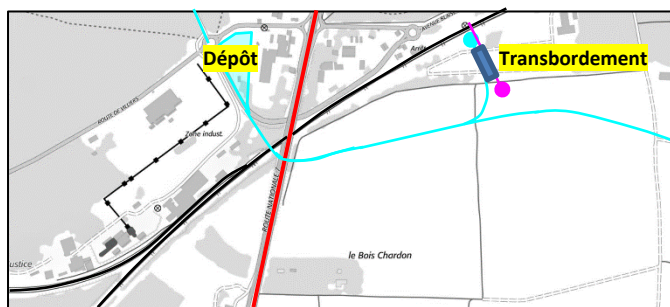
² Ce camp constituait un vaste complexe de réparation et d'entraînement des chars d'assaut, créé par le maréchal Foch le 10 avril 1918. Nous ne disposons pas de plans du camp. Nous disposons uniquement d'une vue aérienne de 1918, sur laquelle une toute petite partie du réseau est visible et d'une vue aérienne IGN issue d'un forum sur laquelle une partie des voies est indiquée. Le chemin de fer des sablières étaient coupés à deux endroits par les voies du camp.

Le transbordement en gare de Bourron

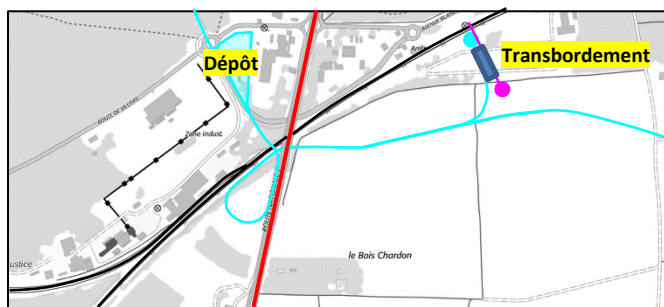
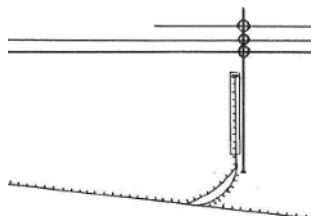
Après avoir longé le dépôt, la voie principale passait au-dessus de celles du PLM. Le tablier du pont a été déposé entre août 1978 et juin 1981, mais les culées sont toujours visibles (voir fiche IPVD [77048.09B](#)). Jusqu'au milieu des années 1930, la voie traversait la RN7 à niveau pour atteindre l'Est de la gare. Sur la vue aérienne ci-contre, datée de juillet 1938, on peut encore apercevoir l'ancienne plateforme (flèche jaune). Le transbordement dans les wagons du PLM s'effectuait grâce à un quai parallèle à un embranchement à voie normale (flèche rose), lui-même perpendiculaire aux voies du PLM. La liaison se faisait par plaques tournantes. Plusieurs modifications du réseau ont eu lieu dans ce secteur pour réaliser le transbordement du sable des wagonnets dans les wagons. Elles sont présentées chronologiquement ci-dessous.



Vue aérienne IGN - 1938

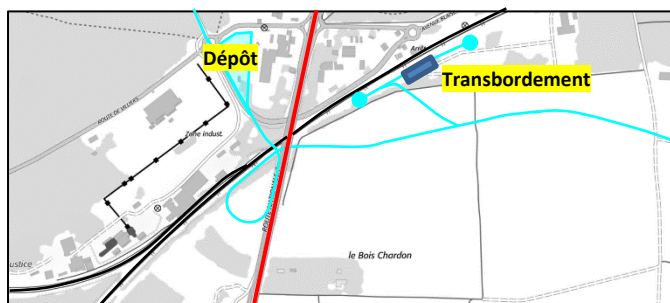


1913 : La RN7 (en rouge) est traversée à niveau.
Ci-dessous, la configuration des voies au niveau du transbordement.



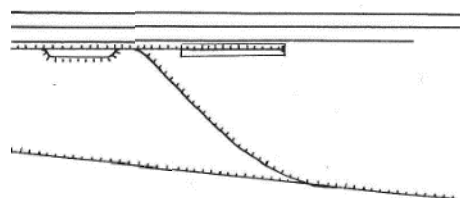
Au début des années 1930 :
Suppression du PN de la RN7, remplacé par une boucle.

Deux ponts sont créés : le premier par lequel la voie des carrières repasse au-dessus d'elle-même (voir fiche IPVD [77408.09B](#)), et le second, routier, sous la RN7.
Les deux ont disparu dans les années 1970.

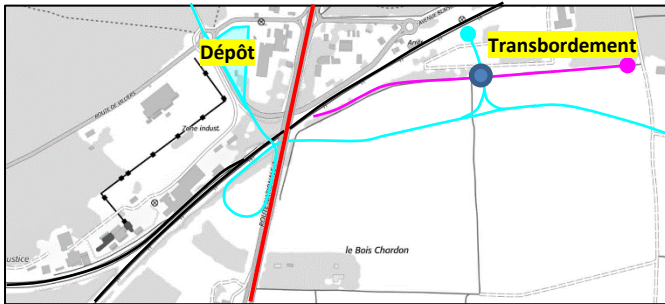


Vers la fin des années 1930 :
Déplacement du quai de transbordement. Le déchargement dans les wagons de la SNCF s'effectue sur une voie parallèle à la grande ligne.

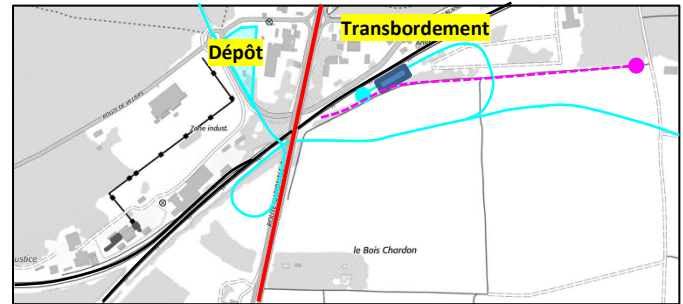
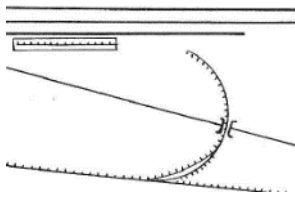
Ci-dessous, la configuration des voies des carrières au niveau du transbordement.



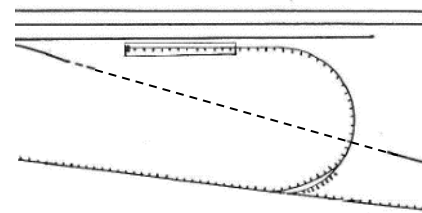
Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

**Vers la fin des années 1940 :**

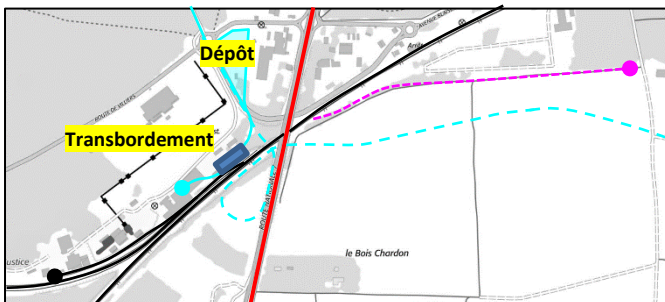
Innovation avec création d'un embranchement particulier avec transbordement depuis un pont-trémie (voir fiche IPVD [77048.06N](#)).

**Au début des années 1950 :**

L'expérience du pont-trémie n'ayant pas été concluante, le quai de transbordement est réactivé, mais abordé dans l'autre sens par la voie des carrières.

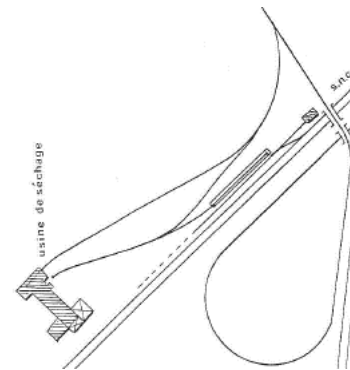


Un temps abandonné, l'EP est réactivé à la fin des années 1960, au profit d'une autre entreprise.

**Au milieu des années 1950 :**

Création d'un nouveau quai de déchargement à proximité de la future usine de séchage, mise en service en 1965. La voie étroite vers le canal est progressivement abandonnée.

Ci-dessous, la configuration des voies au niveau de l'usine de séchage et du transbordement.



Ci-contre, le quai de transbordement. L'EP créé parallèlement à la ligne de Malesherbes est toujours utilisé de nos jours.

Vue aérienne IGN -1962

En direction du canal

Le tracé de la voie se dirigeant vers le canal du Loing est reportée ci-dessous. Il est possible de parcourir l'ancienne plateforme (pointillés verts) sur environ 1,4 km, entre le chemin de l'Étang et la route de Montigny. Juste après le passage à niveau de la D104, une demi-lune permettait le croisement des convois. Au niveau des Soixante, le chemin actuel emprunte l'itinéraire initial. La visibilité étant mauvaise à l'approche de la route de Montigny, le tracé fut déplacé vers l'Est. Au-delà, la plateforme est réutilisée par le Tacot des Lacs (pointillés jaunes)³.



Vue aérienne IGN - 1959

La rivière du Loing était traversée sur un pont à tablier métallique (ci-contre en construction et ci-dessous de nos jours).



La zone, marécageuse, nécessita la construction de plusieurs ponceaux. Un second pont permettait de franchir le ruisseau de la Clairette. L'ensemble des ouvrages est aujourd'hui emprunté par le Tacot des Lacs.

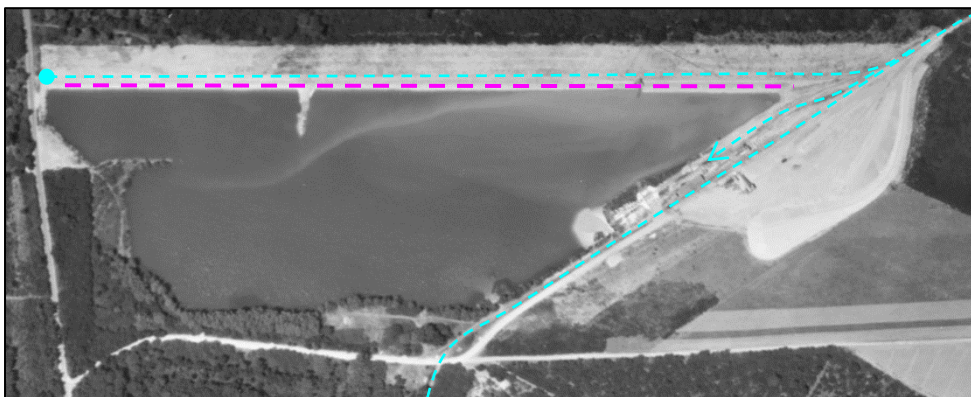
³ En 1989, l'association avait pour projet de prolonger la voie du Tacot des Lacs jusqu'à la D104 puis ultérieurement jusqu'à la gare de Bourron et la RN7.

La ballastière



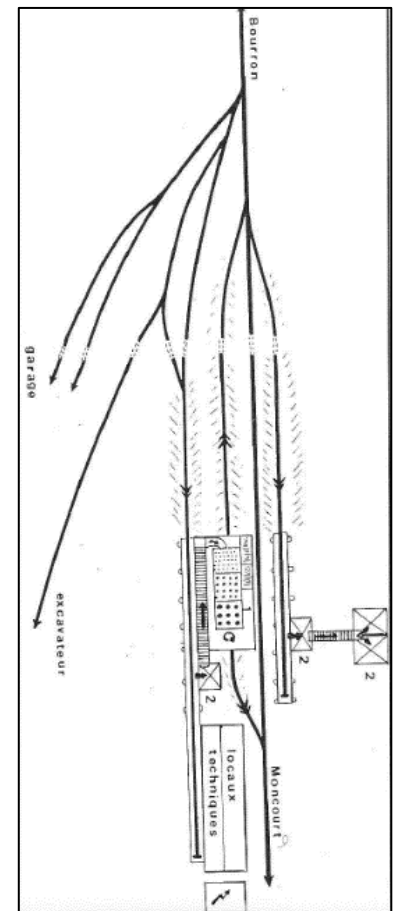
Vue aérienne IGN - 1959

En 1935, un embranchement est créé pour desservir la ballastière. L'étang de la Clarette correspond à l'ancienne carrière, de même que les autres étangs. L'excavateur circulait sur une voie large de 4 m d'écartement (ci-dessous en rose). Les installations de tri étaient situées parallèlement à la voie principale.



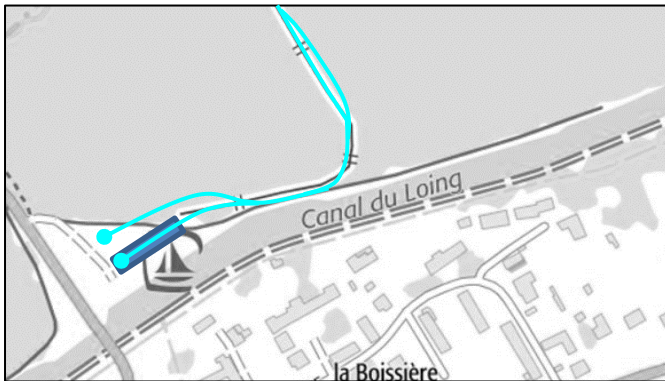
Vue Aérienne IGN - 1952

Ci-contre les installations avec le trommel (repère 1) et les trémies (repère 2). Aujourd'hui, le lieu sert de dépôt au Tacot des Lacs. Ci-dessous, le faisceau de voies photographié en direction de Bourron.

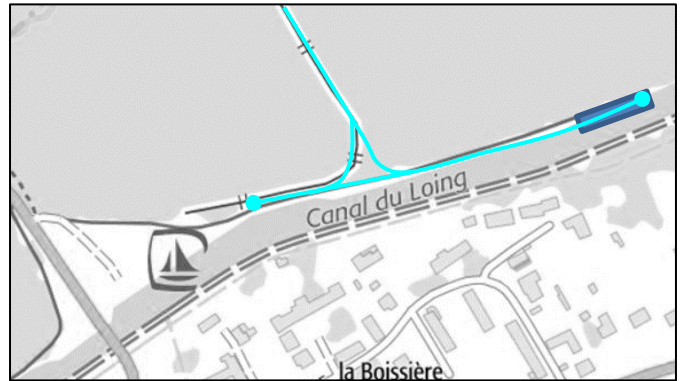


Le transbordement du canal

Après la ballastière, la voie parvenait au canal du Loing. A l'origine, le sable était déversé en tas puis transbordé dans les péniches à l'aide de brouettes. Vers 1930, une estacade fut aménagée afin de faciliter la manœuvre. Le sable était directement déversé dans les péniches.



1919 : La configuration initiale.



Vers 1930 : Déplacement du transbordement.

Ci-contre, l'embarcadère avant 1930, photographié depuis le pont. Ci-dessous, les installations après 1930, avec l'embarcadère visible à droite.



Lien vers Street View : <https://goo.gl/maps/djatTeoUNLCpaNMWA>



Vue aérienne IGN - 1952

LE MATERIEL

La voie

La voie à l'écartement de 60 cm était constituée d'éléments Decauville. On trouvait également des éléments de voies allemandes.

Le matériel moteur

La première locomotive fut mise en service en 1912. Il s'agissait d'une 020T Decauville. D'autres locomotives l'auraient rejointe (020T et 030T Decauville, Borsig, ...). Des chevaux étaient utilisés pour évacuer les terres de surface. Le parc mis en service après la Première Guerre mondiale est mieux connu. Il s'agit de 11 ou 12 locomotives 040T « D.F.B. » Henschel & Sohn, construites entre 1916 et 1918 et arrivées en 1919 (2), 1922 (2), 1935 (2) et 1945 (5 ou 6). Les dernières sont retirées du service durant l'hiver 1958-1959, remplacées par 6 locotracteurs 020 T75 Billard d'occasion arrivées en 1948-1949 (2), hiver 1958-1959 (2) et 1962 (2).

Le matériel remorqué

On peut noter l'utilisation de plusieurs types de matériels remorqués :

- Une trentaine de wagonnets Decauville basculants en bois « type girafe ».
- Des wagonnets Decauville métalliques à système de basculement par axe et berceau de 750 et 1 500 litres. Certains étaient équipés de freins et utilisés au nombre de 2 ou 3 par rames.
- Des wagonnets Koppel, principalement utilisés dans la ballastière.
- Une plate-forme Péchot-Decauville.



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr