

SUJET(S)

Chemin de fer des ferriers du Bois de la Garenne



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

89408 – Tannerre-en-Puisaye
89472 – Villiers-Saint-Benoît



Yonne

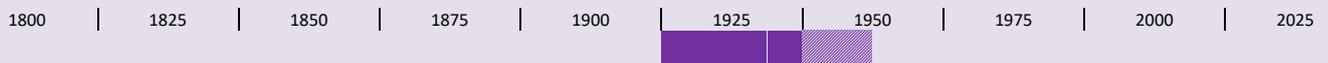


SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
45329.01N	749 000	TRIGUERES > TOUCY	1884	Exploitation Touristique
89472.01M	/	VILLIERS SAINT BENOIT – gare > Ferrier de la Garenne	1912	1931
Non inventorié	/	Réseau interne du ferrier	1912	≤ 1982

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

*Ferrier de Tannerre**Bulletin de l'association du Vieux Toucy n°68 - 1998*

Ferrier antique de Tannerre-en-Puisaye

Origine et formation du fer dans le Sénonais

La Puisaye au temps des ferriers – François-Pierre Chapat

Revue de géographie – La Puisaye

L'Écho des mines et de la métallurgie – Les Ferriers de l'Yonne – 1912

leferrierdetannerre.netAssociationvieuxtoucy[Wikipedia](#)[Gallica](#)[Gallica](#)[Gallica](#)[Gallica](#)

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

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.



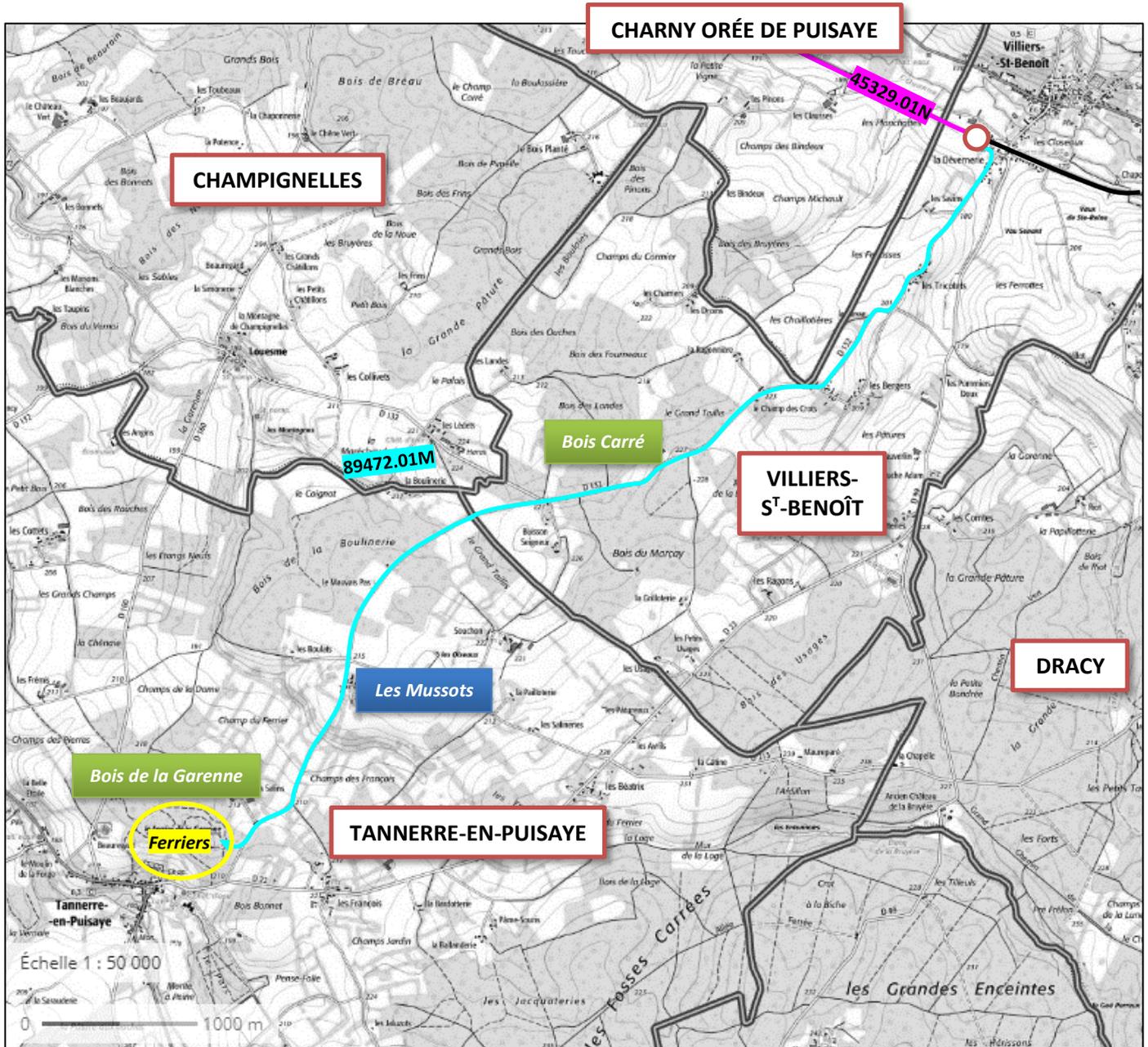
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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 Normal en service
 — Ecartement Normal abandonné

— Ecartement Etroit abandonné

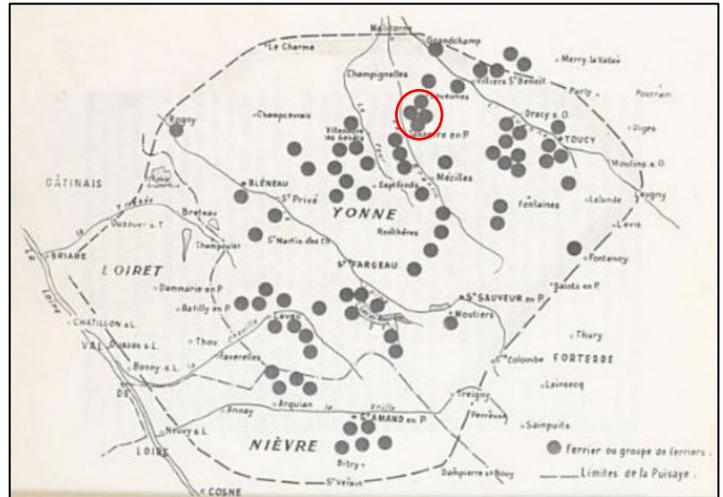


Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

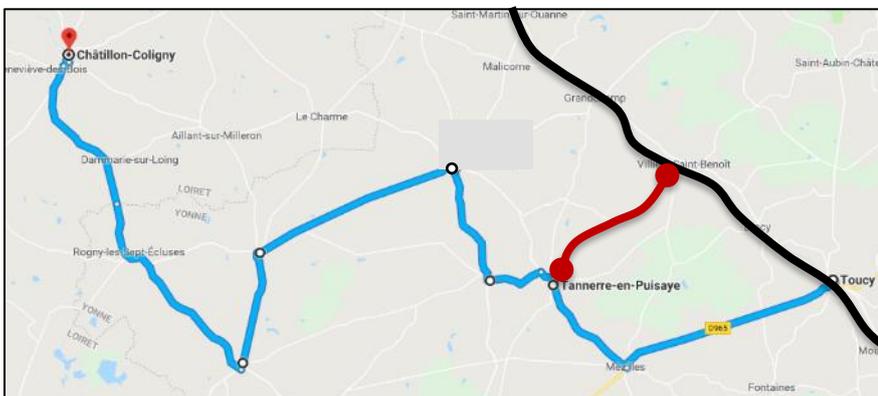
PRESENTATION

Un ferrier est constitué de résidus de la réduction de fer, de débris des bas-fourneaux, de restes de charbon de bois, de cendres. Il s'agit de tous les déchets produits par la sidérurgie gallo-romaine. Ces matériaux se sont amalgamés en couches successives formant parfois des amas atteignant jusqu'à 18 mètres d'épaisseur. La région du *Puisaye* regorge de ferriers ; l'un des plus importants d'Europe étant situé à Tannerre-en Puisaye (cercle rouge ci-contre).



Dès la fin du XVII^e siècle, le laitier est employé par les potiers pour l'émaillage. Par la suite, les scories sont utilisées pour l'empierrement des chemins et des routes, comme ballast pour les voies ferrées, ...

En 1906, la famille **DE LESTRADE**, conseillée par les industriels parisiens **ROULINA**, cherche à exploiter les scories du *Bois de La Garenne* afin d'en récupérer le fer. Le ferrier est alors expédié dans les hauts-fourneaux de Lorraine. En 1907, le transport se fait par tombereaux vers la gare la plus proche, à Villiers-Saint-Benoît. Le recours à une voie Decauville avec traction animale passant par Louesme est envisagé.



En bleu : projet non réalisé. En rouge, chemin de fer des ferriers. En noir : chemin de fer du PLM

A cette époque une ligne de tramway longue de 53 km est également projetée entre Toucy et Châtillon-sur-Loing¹ via Mézilles, **Tannerre-en-Puisaye**, Villeneuve-les-Genêts, Champignelles, Champcevrains, Bléneau et Rogny-canal.

En 1910, alors que le projet d'une liaison ferroviaire entre les ferriers et la gare de Villiers prend forme, il est dit dans les rapports et délibérations du Conseil Général de l'Yonne que : « *L'exploitation des ferriers a continué par route, mettant celles-ci à chaque instant dans un état impraticable, à tel point que les industriels ont sollicité et obtenu l'autorisation de placer une voie ferrée étroite sur route [ndlr : 60 cm], ce qui leur permet d'expédier 2 000 tonnes environ par mois, alors qu'une ligne de chemin de fer [ndlr : normale ou métrique] leur permettrait d'expédier plus du double, soit de 50 000 à 60 000 tonnes par an* ».

¹ Châtillon-Coligny (Loiret)

Le projet de tramway ayant été abandonné, c'est finalement l'établissement d'un chemin de fer à l'écartement de 60 cm et à traction vapeur qui est demandé. Les travaux débutent en 1911. Après quelques modifications², la ligne est mise en service fin 1912.



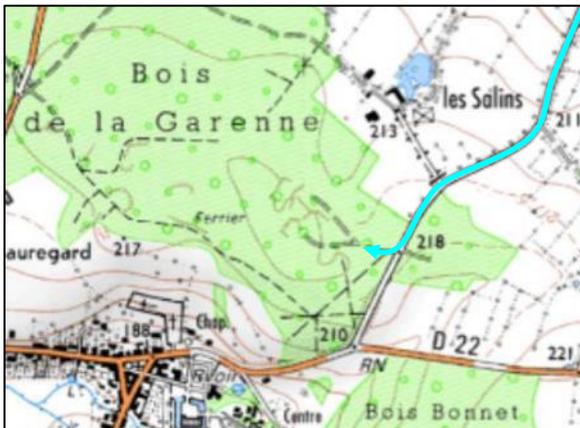
Après un arrêt total et des reprises saccadées, conséquences de la Première Guerre mondiale, les circulations ne reprennent qu'en mars 1922.

La voie fut totalement déposée entre juin et juillet 1931. Seul le réseau interne aux ferriers subsista. L'exploitation cessa en 1982.

Dans un rapport de 1913, il est indiqué que les scories étaient également expédiées vers les gares de Saint-Fargeau et Toucy. En 1912, le tonnage total expédié vers les usines de Meurthe-et-Moselle s'éleva à 34 069 tonnes³.

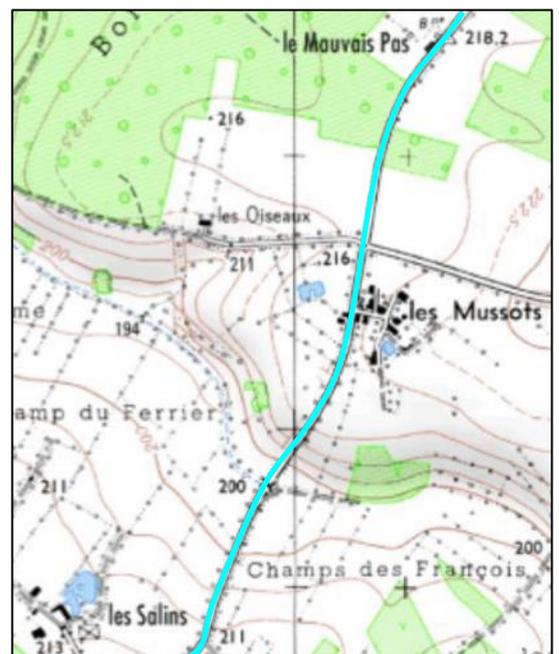
Les données manquent sur le réseau interne des ferriers, qui ne peut donc être abordé ici. Ce réseau complexe était constitué d'aiguillages, plaques tournantes, dérailleuses et sauterelles.

L'ITINERAIRE



Greffée au réseau des ferriers, la voie de 60 cm quittait le site par l'est. Elle traversait le CV n°10 pour emprunter son accotement droit.

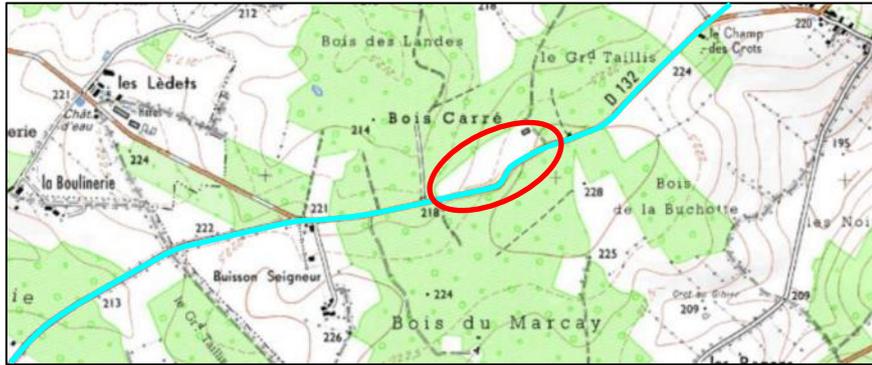
Avant le hameau des *Mussots*, la pente étant très raide (6%), la locomotive franchissait celle-ci avec seulement 3 wagons. Après avoir laissé ceux-ci à la station des *Mussots*, elle retournait aux ferriers chercher les 3 autres. La suite du trajet s'effectuait avec les 6 wagons attelés.



² Les modifications portèrent notamment sur une surélévation de 15 cm des voies avec aménagement de rigoles découlements de 20 cm tous les 10 mètres.

³ 23 350 tonnes en 1909, 18 500 tonnes en 1910 et 35 000 tonnes en 1911. En 1913, le volume disponible est estimé à plus de 500 000 tonnes.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

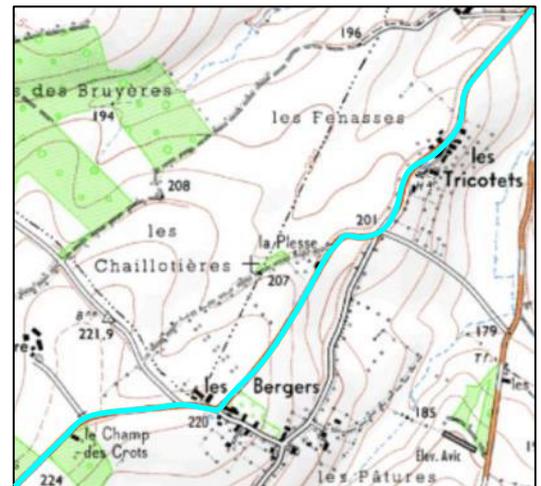


A mi-parcours, au *Bois Carré / Bois du Marçay*, le train s'arrêtait pour approvisionner la machine en eau. Celle-ci était pompée dans plusieurs trous d'eau afin de remplir un wagon citerne.

Le site aménagé se situait au niveau de la clairière repérée par l'ovale rouge ci-contre.

Les convois pouvaient se croiser aux *Mussots* et au *Bois Carré*.

A l'entrée du hameau des *Bergers*, la voie obliquait à 90° sur la gauche. Après la maison isolée de *La Plesse*, la voie effectuait deux brusques virages en S.



A *la Dévernerie*, environ 250 mètres avant d'entrer sur le site de la gare, une dérivation de la voie pénétrait sur un terrain occupé par des baraquements et des hangars, situés à droite de la D132. Des aiguillages permettaient les manœuvres.

Après un parcours de 7 km, la voie pénétrait sur 285 mètres dans la gare de Villiers-Saint-Benoît.

Ci-dessous, le profil de la voie entre les ferriers et la gare.



LA GARE

Ci-contre, la gare de Villiers-Saint-Benoît ouverte le 17 avril 1884 par la **C^e du PLM** (ligne de Triguères à Surgy). Le transbordement dans les wagons du PLM s'effectuait au fond, en arrière de la halle marchandise.

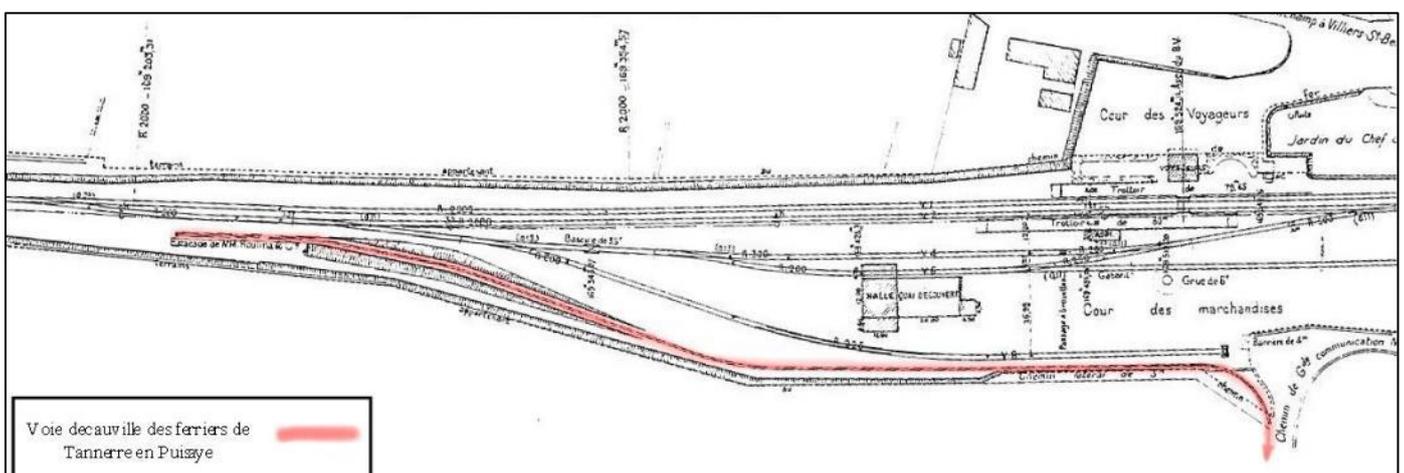
A l'arrivée en gare, une deuxième locomotive en attente aux ateliers de *La Dévernerie* poussait le convoi pour lui permettre de gravir la rampe de l'estacade. Après déchargement, la locomotive ayant acheminé le convoi restait aux ateliers tandis que la deuxième retournait au *Bois de La Garenne* avec les 6 wagons vides.



Sur la vue aérienne de 1954 ci-dessous, l'estacade est parfaitement visible (flèche orange). La flèche bleue indique l'itinéraire empruntée par la voie Decauville. En pointillés bleus, la dérivation supposée de la voie.



Ci-dessous, le plan de la gare de Villiers-Saint-Benoît. La voie de 60 cm est indiquée en rouge.





Ci-contre, la halle marchandise, photographiée depuis le nord-est. La voie Decauville passait à droite de la photo, la ligne PLM passe à gauche.

L'estacade est hors champ sur la droite.

Après fermeture aux voyageurs le 10 octobre 1938, le service marchandises ferme le 31 décembre 1988 (section Charny - Fontenoy). La ligne est exploitée depuis 1985 de Villiers-Saint-Benoît à Toucy par le train touristique du [Pays de Puisaye](#) et depuis 2002 de Charny à Villiers-Saint-Benoît par le [Vélorail de Puisaye](#).



Ci-dessous et page suivante, quelques photos actuelles de l'estacade en béton armée, envahie par la végétation.





L'estacade mesure 40 mètres de long et 2,5 mètres de haut. Elle est soutenue par 31 piliers. Les wagons-tombereaux y accédaient après avoir gravi sur 105 mètres, une rampe de 2,5%.

LE MATERIEL

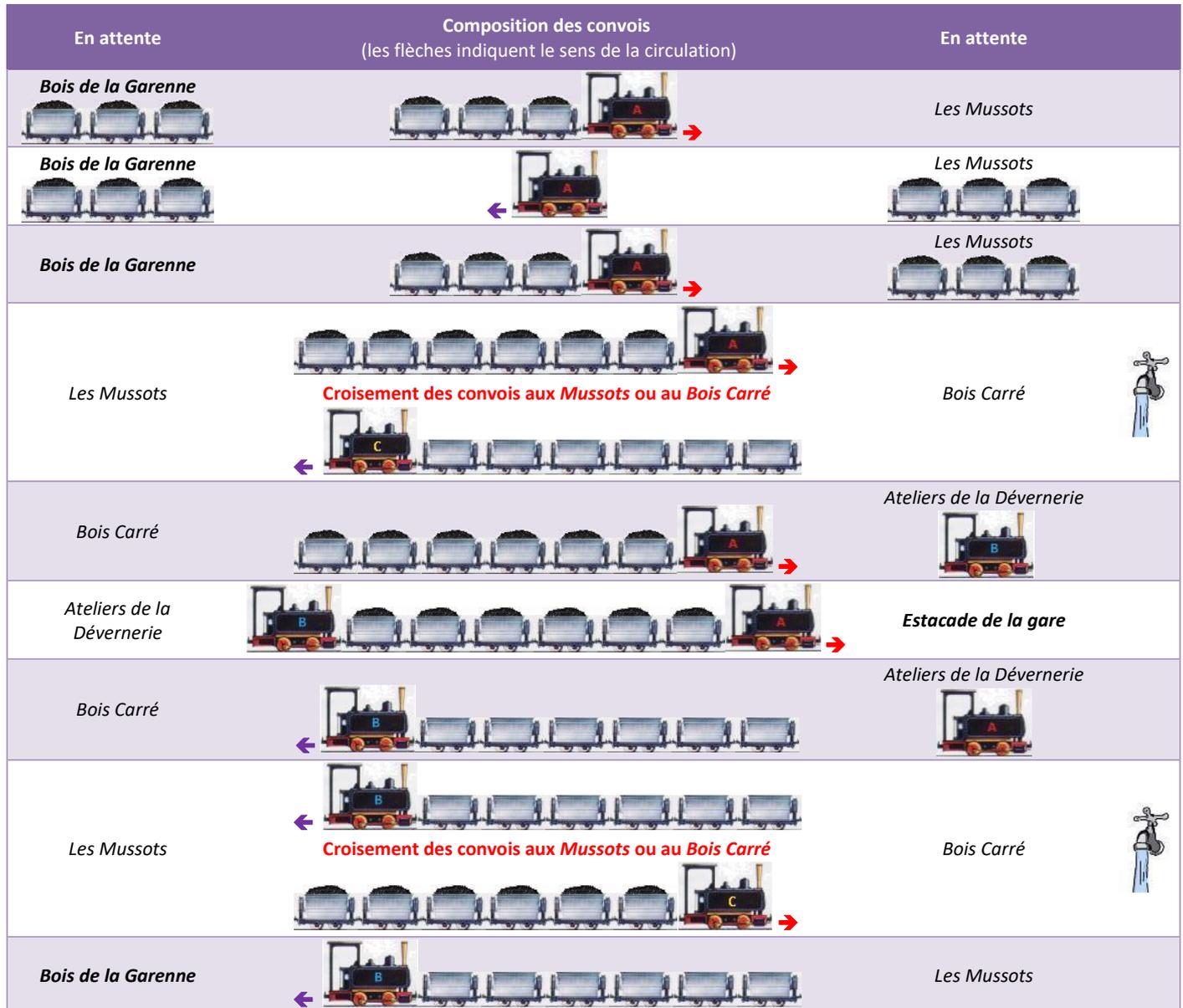
Le parc matériel roulant était constitué :

- ✓ De 3 locomotives à vapeur à 3 essieux sans tenders de marque inconnue (peut-être Corpet-Louvet ou Pinguely) ;
- ✓ Des wagonnets à 2 essieux entièrement métalliques à benne triangulaire basculantes ;
- ✓ Une trentaine de wagons-tombereaux de marque « KOPPEL » de 2 mètres de long à 2 essieux et à benne fixe rectangulaire en bois (voir photo page 4).



LA CIRCULATION DES TRAINS

Six trains circulaient chaque jour, transportant 200 à 240 tonnes de scories, toujours selon le principe ci-dessous. La vitesse maximale était de 15 km/h.



ATTENTION : la documentation consultée n'indique pas si la locomotive circulait cabine en avant pour le retour au Bois de La Garenne.

LA MISE EN VALEUR DU SITE

Quelques dizaines de mètres de voies de 50 cm avec wagonnets, ont été posées par [l'Association](#), sur le site des anciens ferriers du *Bois de La Garenne*. Des visites retraçant l'histoire des lieux sont organisées.

