

SUJET(S)

Chemin de fer de l'usine de plâtre de la carrière de La Barrière,
dit « Voie Leclair »

LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

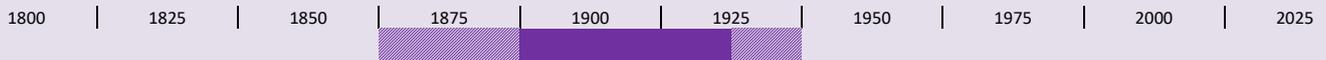
93046 – Livry-Gargan
93071 – Sevrans

Seine-Saint-Denis

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
93010.02U	958 000	Bondy > Aulnay-sous-Bois	1875	En service
93057.01D	/	Les Pavillons s/ Bois > Livry-Gargan	1890	1930
Non inventorié	/	Freinville station > transbordement	≥ 1875	≤ 1930
93046.01M	/	Rougemont > La Barrière	Fin XIX ^e	≤ 1930

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Etude documentaire sur les gisements de gypse français

[BRGM](#)

Le gypse et son exploitation..

[Morkitu.org](#)[La ligne des Coquetiers 1875-2006](#)C^{ie} des Freins Westinghouse - Le Génie Civil n°584 – 19/08/1893[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.



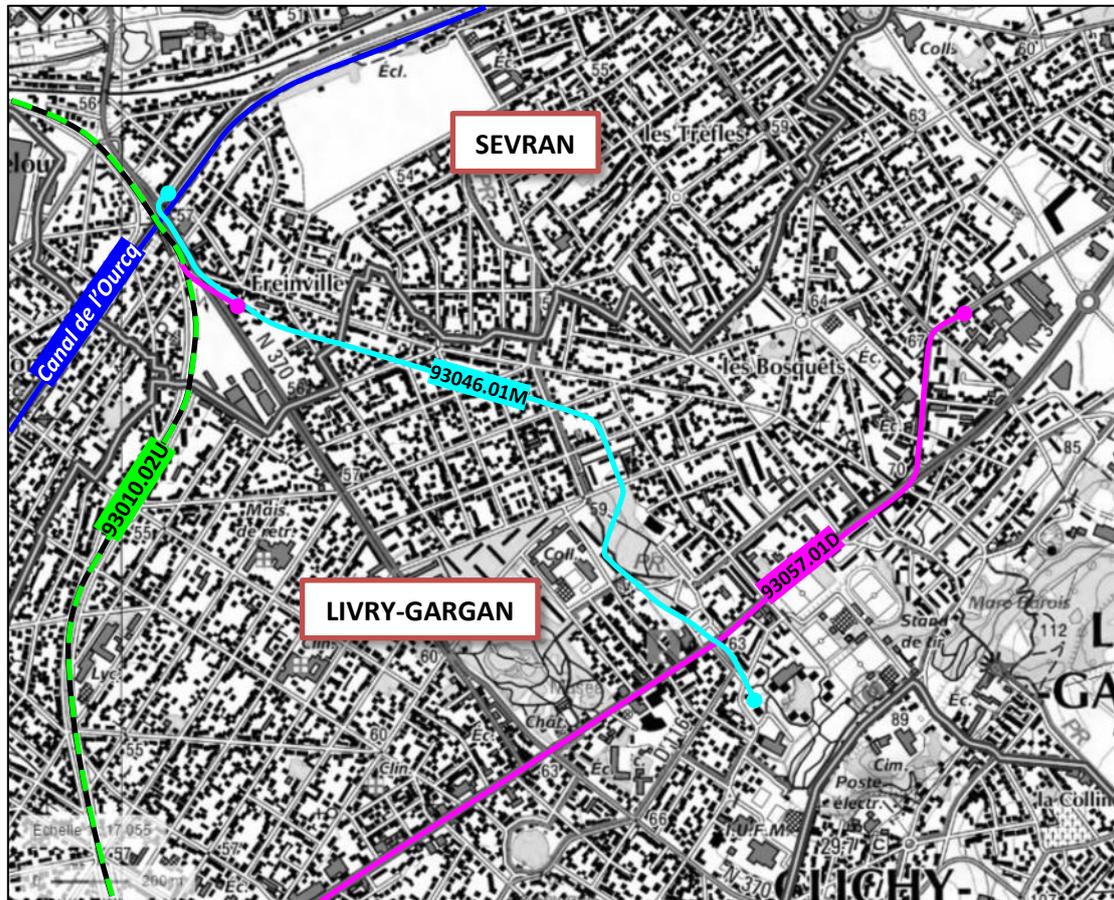
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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 Etroit abandonné

— Ecartement Normal abandonné

*Afin de ne pas surcharger le plan les réseaux et embranchements particuliers, non liés à la plâtrière, ne sont pas indiqués.
Evolutif, le réseau de la carrière n'est pas indiqué.*

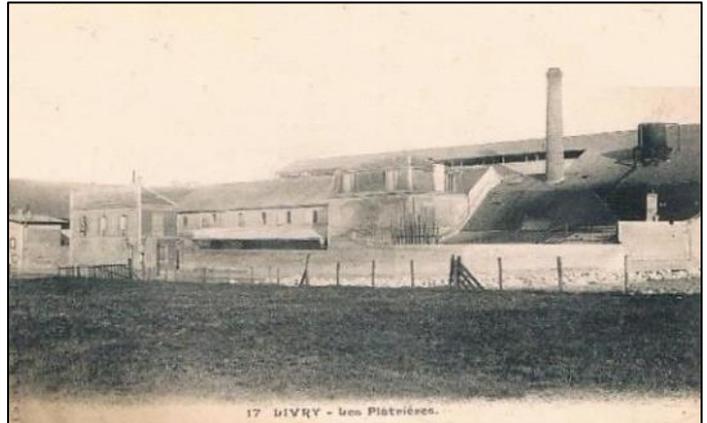


Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

La plâtrière contiguë aux carrières de *La Barrière* appartenait à **Julien LECLAIRE père & fils**. Elle était au niveau de l'intersection de l'actuelle *Avenue Alfred Thomas* avec la *Rue Jules Valles*. En 1896 au plus tard, elle a été rachetée par la **S^{té} LECOUFFE & C^{ie}** (dite **S^{té} des Plâtrières de la Garenne**). Elle aurait fermé dans les années 1920.



LE CHEMIN DE FER DE BONDY A AULNAY



La halte de Freinvilliers-Sevran

La ligne de Bondy à Aulnay-sous-Bois, parfois surnommée « *ligne des Coquetiers* », n'a qu'une longueur de huit kilomètres. Sa construction est lancée à l'initiative d'un groupement d'industriels et de propriétaires locaux qui créent à cette occasion, la **C^{ie} du chemin de fer de Bondy à Aulnay**. La ligne est ouverte à voie unique le 7 août 1875 de Bondy à Gargan et le 8 septembre 1875 de Gargan à Aulnay. Elle est rachetée par la **C^{ie} de l'Est** en 1880. La ligne est mise à double voie de Bondy à Gargan en 1912.

Totalement reconstruite en 2004 et mise à double voie sur toute sa longueur ; la ligne est parcourue depuis 2006 par les tramways de la ligne T4.

LE TRAMWAY DE LIVRY A GARGAN

Cette voie ferrée d'intérêt local était à écartement normal de la gare de Gargan à Livry-ville (3,3 km). Elle est décrétée d'utilité publique le 21 février 1889, sous forme d'un tramway à vapeur pour le transport des voyageurs, colis et messageries. La ligne est ouverte au trafic le 12 juillet 1890 et ferme le 28 août 1930.



L'USINE ET LES CARRIERES



Vue aérienne IGN - 1954

La vue ci-contre présente le site en 1954. L'usine a été en partie démantelée. Les carrières sont noyées depuis la fin des années 1920/début 1930.

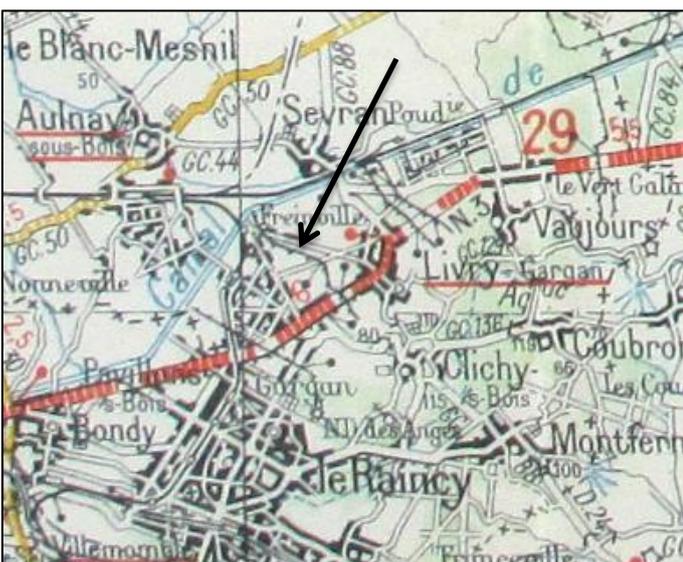


Sauf indication contraire, les vues aériennes IGN sont datées de 1924

Un contraste insuffisant rend les carrières difficilement visibles sur les vues aériennes de 1924. Il est néanmoins possible d'apercevoir tracé du chemin de fer du canal.

Des CPA présentent les carrières du secteur au début du XX^e siècle, mais à de rares exceptions, sans les localiser. Aucune ne permet de présenter avec certitude, la carrière de *La Barrière*.

LA VOIE LECLAIRE



Carte Michelin n°56 – Début années 1930

La voie entre l'usine et le canal est mentionnée sur la carte Michelin N°56 datant du début des années 1930.

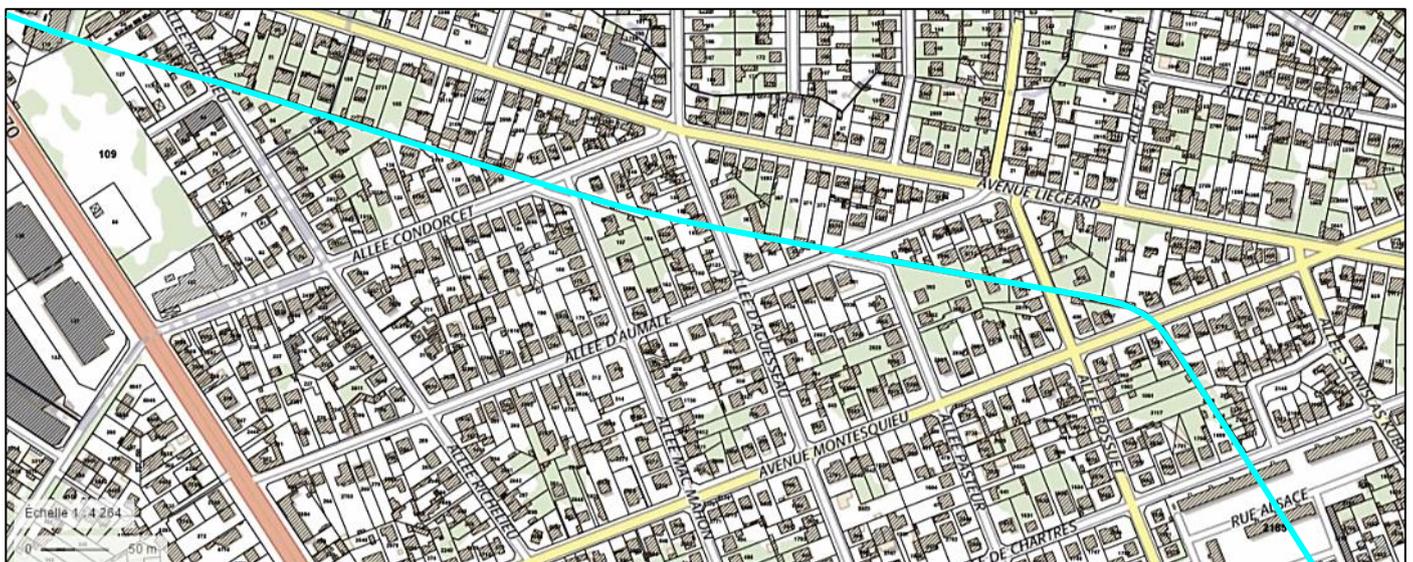
La voie était à l'écartement de 60 cm et la traction animale. La distance séparant l'usine du canal était d'environ 2,5 km.

Le tracé

Au départ de l'usine, la voie empruntait l'actuelle *Avenue Alfred Thomas* puis traversait la N3 (*Avenue du Consul Général Nordling*) où elle cisailait les rails du tramway de Livry à Gargan. Ensuite, elle devait passer derrière la salle des fêtes puis contourner le parc de la mairie. C'est l'itinéraire proposé ci-contre. Il semble le plus plausible et correspond grosso-modo à celui mentionné par Michelin. La voie débouchait ensuite sur l'*Avenue César Collavéri*.



C'est ensuite le cadastre qui permet de suivre précisément le tracé de la voie, à partir de l'*Allée de Chartres*.



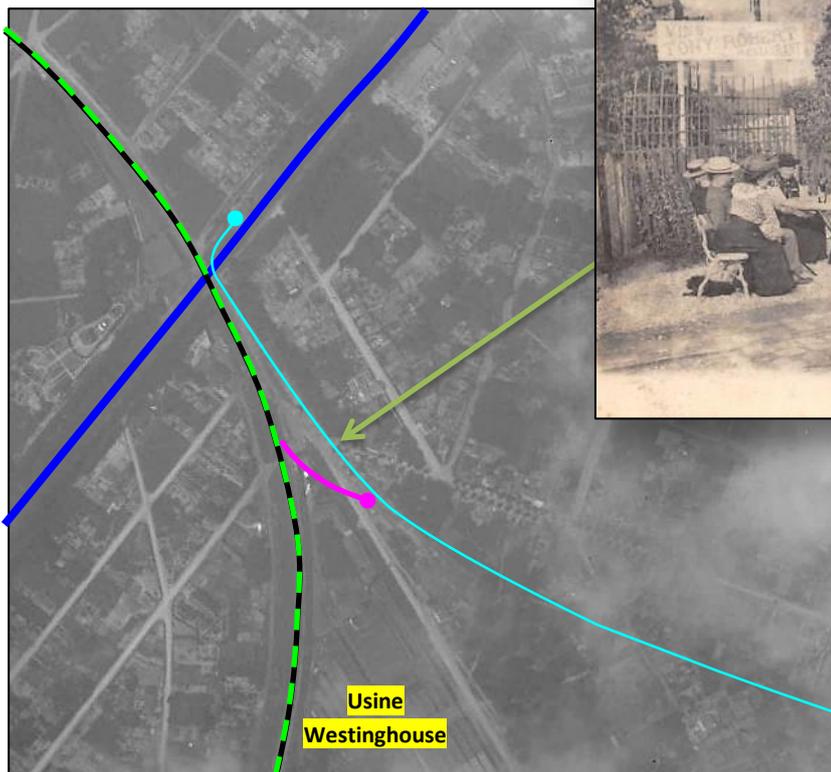
Après un tracé en site propre parallèle à l'*Avenue Liégard* ; le chemin de fer industriel arrivait à proximité des usines **Westinghouse**, dans le quartier de *Freinville* (Sevran).

Le quartier de Freinville

Le quartier de Freinville tire son nom de la présence de l'usine Westinghouse et son activité de fabrication de freins ferroviaires. Celle-ci a été édifiée sur 5 hectares de terrains acquis en 1892.

La S^{té} Westinghouse céda la place en 1915 à la C^{ie} des Freins, puis à la C^{ie} des Signaux en 1937 et enfin à Wabco-Westinghouse en 1973. La décision de transférer les activités à Amiens conduisit à une fermeture totale du site en 1997.

Document à consulter : [Le Génie Civil n°584](#)



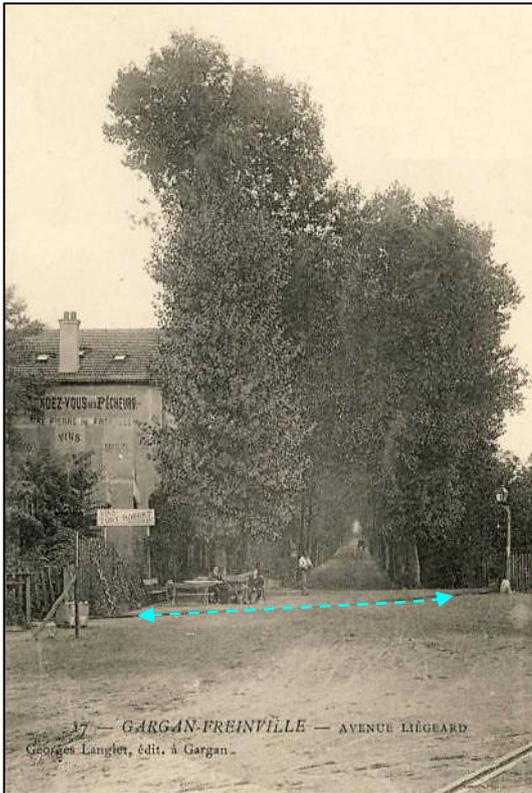
Le réseau interne de l'usine Westinghouse n'est pas représenté.



La voie est visible sur quelques rares cartes postales (ci-dessus, devant « *Le Rendez-vous des Pêcheurs* »).

Un EP est également visible. Il devait rejoindre un quai de transbordement.

En raison de sa faible longueur, l'EP n'est pas inventorié. Il prenait naissance au niveau de la halte de *Freinville-Sevrans*. Il survira après la fermeture de la plâtrière, jusque dans les années 1950.

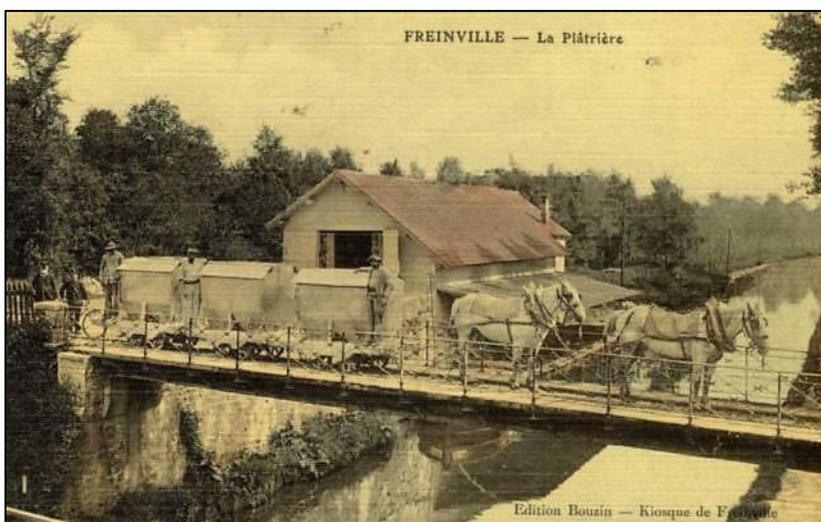


Pour accéder à Street View – [CLIQUER ICI](#)

Ci-dessus et ci-contre, la voie à l'entrée de l'Avenue Liégard. Dans l'angle inférieur droit de la photo ci-dessus, un bout du rail de l'EP.



Ci-dessus à droite, le bâtiment administratif de l'usine **Westinghouse** avec derrière elle, la cheminée. Au milieu un hangar, semble-t-il utilisé pour le transbordement avec la voie étroite.



La voie arrivait ensuite au *Canal de l'Ourcq*, qu'elle franchissait sur un pont parallèle à celui de la ligne de Bondy à Aulnay. Ce site a été très largement photographié.

Ci-contre, cette superbe photographie prise depuis le *Pont de Rougemont*, présente des wagonnets tractés par deux chevaux. Ils retournent vers l'usine. En arrière-plan, le bâtiment permettant le déversement du plâtre dans les « *flûtes* » (péniches adaptées au gabarit du canal de 28 m de long sur 3 m de large).

Le pont de Rougemont et le pont Lecouffe

Selon les cartes postales, le *Pont de Rougemont* est le nom donné soit à celui de la ligne de Bondy à Aulnay, soit à celui de la *Voie Leclair*.

En réalité, le *Pont de Rougemont* est le pont de la ligne de Bondy à Aulnay. Il est situé sur l'emplacement de l'ancien pont en bois construit pour le *Duc de Berry* et démolé par la Ville de Paris vers 1860. Son tablier, large de 12,23 mètres, permettait de doubler la voie unique du chemin de fer et d'accueillir un chemin latéral large de 4 mètres.

Le pont de la voie industrielle était nommé *Pont Lecouffe*. Les deux avaient une longueur d'une quinzaine de mètres.

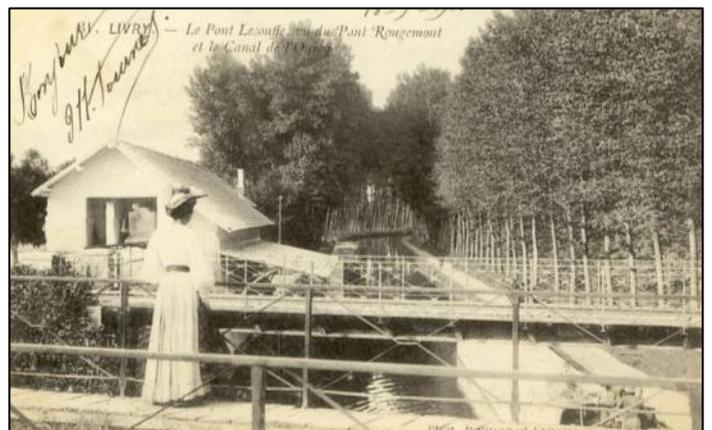


Le pont de Rougemont



Deux photographie du véritable *Pont de Rougemont* « rail/chemin », pris en direction de l'usine *Westinghouse* dont on aperçoit la cheminée.

Le pont Lecouffe



Une vue quasiment similaire à celle de la page précédente, sans les chevaux... Elle présente l'avantage de visualiser les deux ponts, correctement identifiés.



Le pont est dynamité par l'armée française le 13 juin 1940. La circulation est rétablie dès le 12 novembre de la même année.



Ci-dessus, la plâtrière n'est plus. Le pont vit ses dernières années. Il a vraisemblablement été détruit lors du dynamitage du *Pont de Rougemont*.