

## SUJET(S)

Chemins de fer des plâtrières et carrières de  
la Glaisière, des Hochailles et du Châtinet

## LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

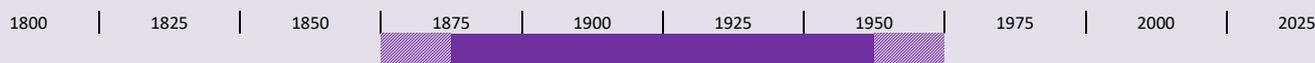
93046 – Livry-Gargan  
93071 – Sevrans

Seine-Saint-Denis

SECTION(S) DE  
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
93005.01N	229 000	Aulnay-s/s-Bois >Mitry-Mory	1860-1861	En service
93046.02M	/	La Glaisière carrière > La Glaisière plâtrière	Fin XIX <sup>e</sup>	≤ 1935
93046.03M	/	Le Châtinet carrière > Canal de l'Ourcq	Fin XIX <sup>e</sup>	≤ 1960
93071.01M	/	Gare Marchandises Sevrans > Les Hochailles carrière	Fin XIX <sup>e</sup>	≤ 1935

## PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

Etude documentaire sur les gisements de gypse français  
Le gypse et son exploitation..[BRGM](#)  
[Morkitu.org](#)SOURCES  
DOCUMENTAIRES,  
ICONOGRAPHIQUES  
ET INTERNET

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

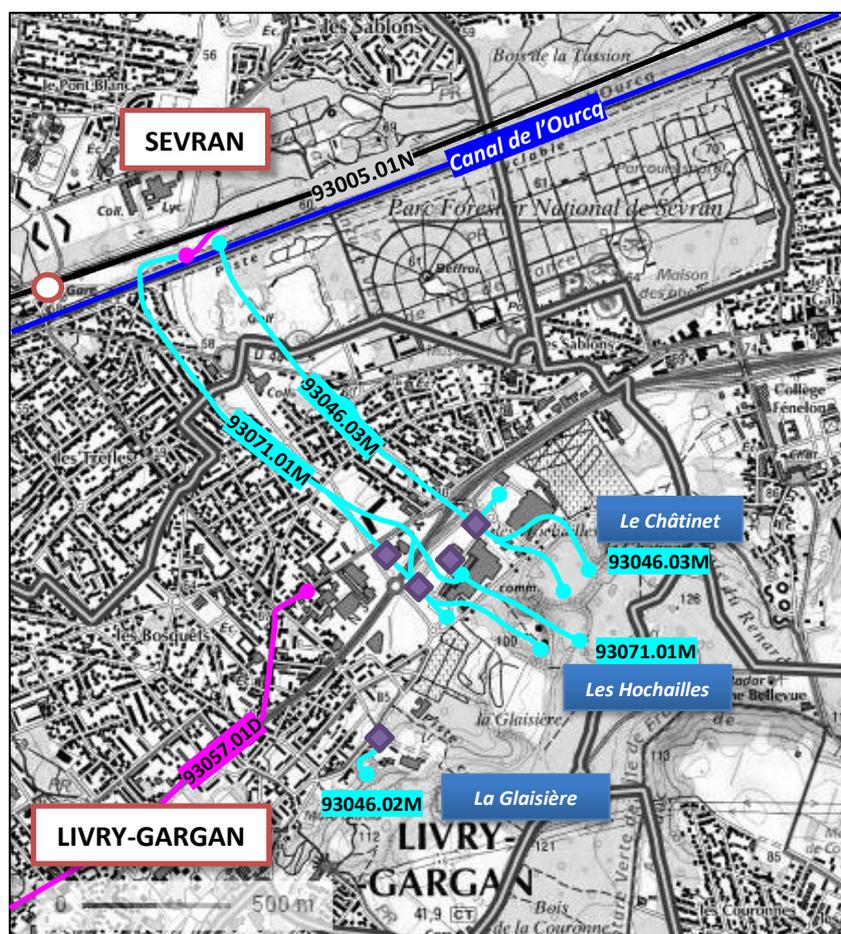
[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

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  
◆ Usines vers 1925

*Afin de ne pas surcharger le plan, le réseau de la Poudrerie Nationale de Sevrans n'est pas représenté. De même que les réseaux et embranchements particuliers non liés aux plâtrières.*



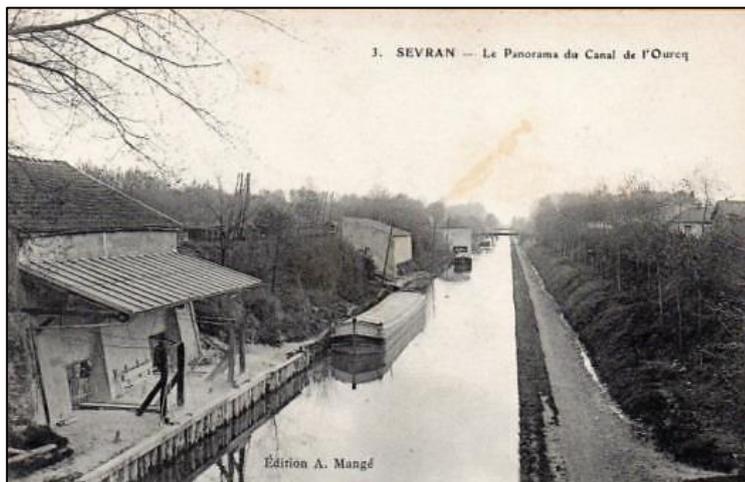
**Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...**

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

## PRESENTATION

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, quatre exploitations extraient la pierre à plâtre (le gypse), en carrières de surface ou souterraines, sur la commune de Livry-Gargan.

D'ouest en est, ce sont les carrières de *La Barrière*, assez isolée et qui fait l'objet d'[une fiche à part](#), et les trois exploitations voisines de *La Glaisière*, des *Hochailles* et du *Châtinet*. La plupart disposaient d'une voie ferrée privée pour acheminer le plâtre jusqu'au *Canal de l'Ourcq* (1815) et/ou au chemin de fer de la *C<sup>ie</sup> du Nord* (1860).



Les quais de transbordement du Canal de l'Ourcq



Carte IGN - 1950

Sur Internet, les informations concernant les trois plâtrières du secteur du *Châtinet* sont inexistantes ou trop difficiles à trouver. Par chance, les vues aériennes sont de bonne qualité et deux chemins de fer sont mentionnés sur la carte IGN de 1950.

Les vues aériennes et cartes indiquent que l'exploitation des carrières, commencée à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, a cessé dans les années 1950.

## LA GLAISIERE

Cet ensemble était aussi appelé *Carrière de Livry*.

Il se composait d'une usine et d'une carrière que l'on voit sur des cartes postales du début du XX<sup>e</sup> siècle.

Un réseau Decauville (wagonnet visible sur la carte) a été mis en place pour amener la pierre de la carrière à l'usine.



Livry — La Plâtrerie et les Carrières

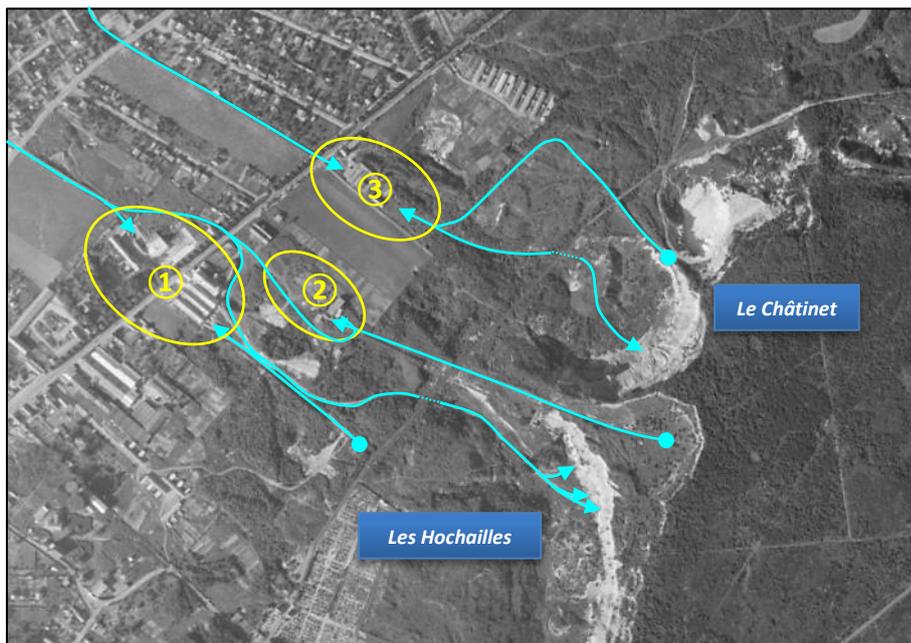


## LES HOCHAILLES ET LE CHÂTINET

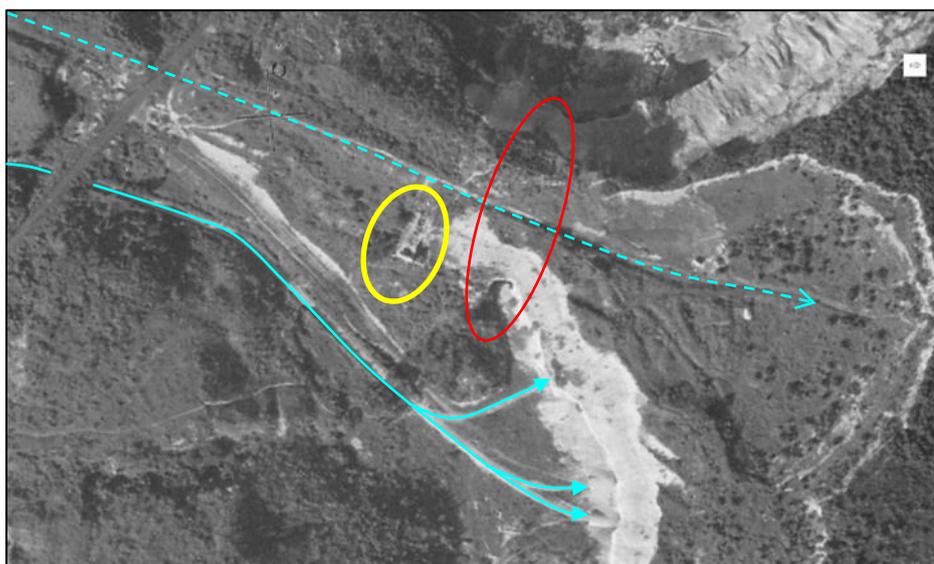
Les Hochailles et Le Châtnet sont deux carrières voisines. Elles ont donné lieu à la naissance de trois usines dédiées à l'exploitation du gypse et/ou des glaises.

En outre, chacune d'entre elle a été desservie par un réseau Decauville dont le tracé des voies a beaucoup varié au fil du temps mais passait à une époque sous le *Chemin de Vaujours* par deux petits tunnels visibles sur la vue aérienne de 1949.

Vue aérienne IGN – 1949



### Carrière des Hochailles



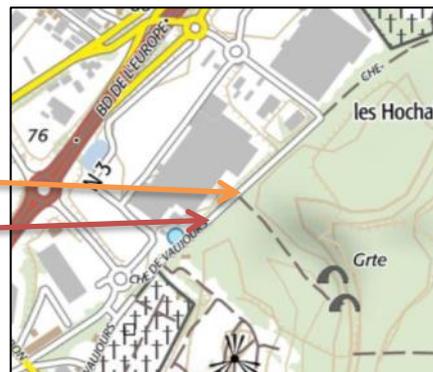
Vue aérienne IGN - 1954

L'ovale rouge signale la présence possible d'une communication entre les deux carrières ; le jaune, d'anciens fours à plâtre.

La première vue aérienne ayant une résolution suffisante est celle de 1949. La carrière des *Hochailles* est toujours exploitée.

Après avoir traversé le tunnel, la voie de l'usine n°1 pénètre dans les carrières souterraines par 3 galeries.

Le tracé en pointillé bleu correspond à une voie en liaison avec l'usine n°2. Il est à l'abandon et était peut-être destiné à exploiter les glaises de surface, d'où le nom du lieu.



Le petit tunnel sous le *Chemin de Vaujours* ne mesurait pas plus de d'une vingtaine de mètres. Il est parfaitement visible sur la vue aérienne de 1954. Aujourd'hui disparu, il était situé derrière l'actuel centre commercial Cora.

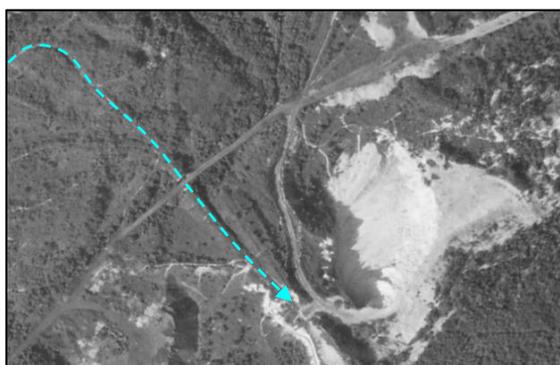
Le pont sur le *Chemin de Vaujours* n'est visible que sur la vue aérienne de 1933. Il était situé à une vingtaine de mètres du tunnel. L'ombre portée laisse supposer qu'il était relativement haut.

*Des CPA présentent les carrières du secteur au début du XX<sup>e</sup> siècle, mais à de rares exceptions, sans les localiser. Aucune ne permet de présenter avec certitude, la carrière des Hochailles.*

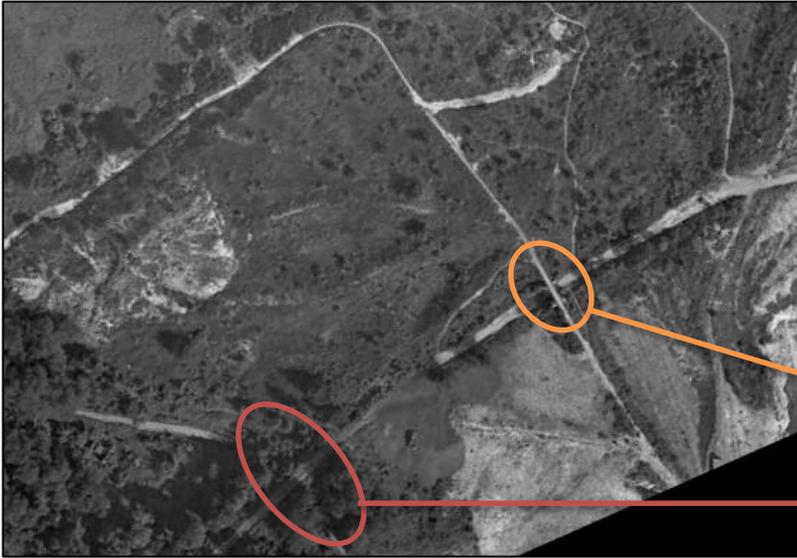
### Carrière du Châtinnet

La carrière du *Châtinnet* comptait deux excavations voisines ouest et est, qui étaient déjà est en cours de comblement sur la vue aérienne de 1949. C'était la plus à l'est des carrières de Livry. La configuration des lieux permet de l'identifier comme étant celle de la CPA ci-contre.

Elle était reliée à l'usine n°3 par deux voies. L'une qui passait dans un tunnel aujourd'hui comblé sous le *Chemin de Vaujours*, et que l'on aperçoit ci-contre déboucher dans la carrière.



Et une autre, à 50 m du tunnel, qui passait sur un pont sur le *Chemin de Vaujours*.



Vue aérienne IGN - 1936

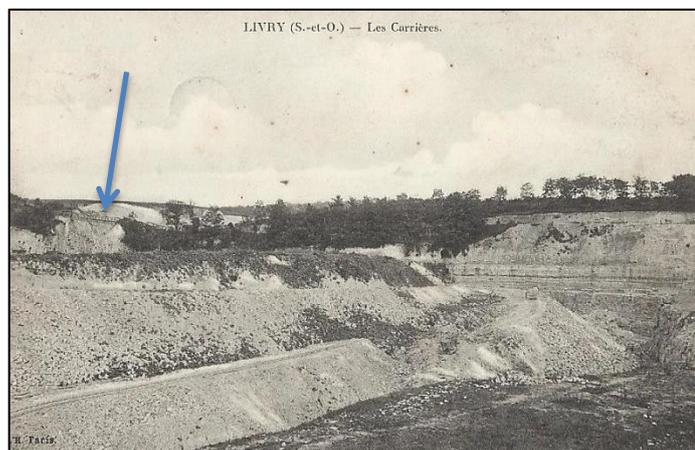
Sur la vue aérienne de 1949, le tablier du pont a disparu, mais les culées subsisteront encore plusieurs années.



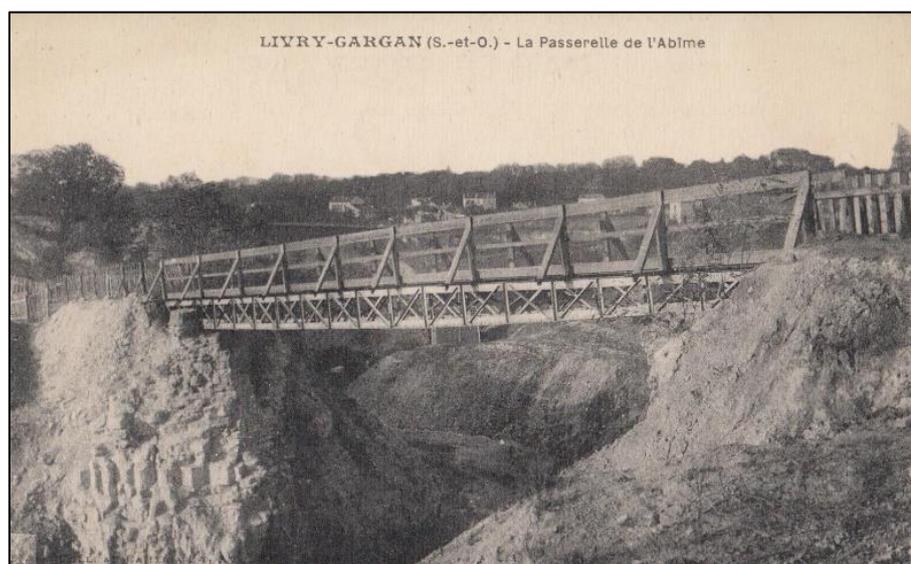
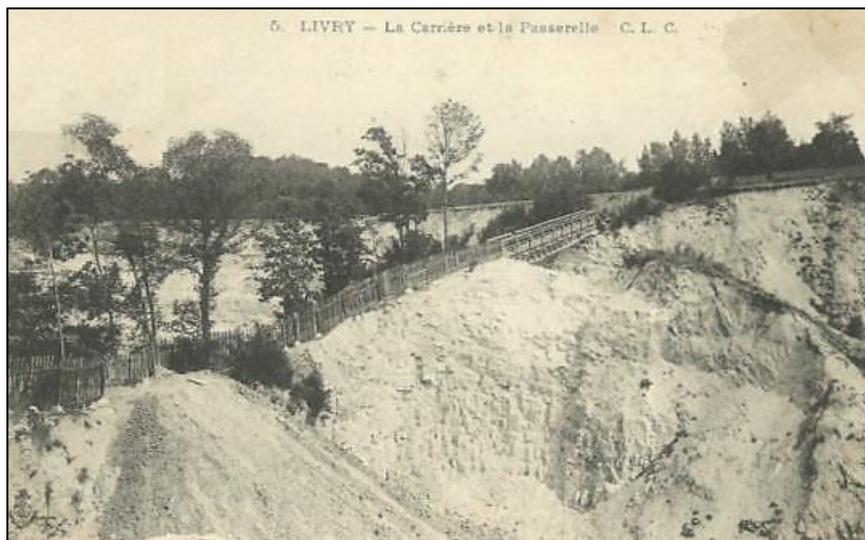
Des CPA présentent les carrières du secteur au début du XX<sup>e</sup> siècle, mais à de rares exceptions, sans les localiser. Aucune ne permet de présenter avec certitude, la carrière du Châtinnet.

### Cartes postales non localisées

La carte postale ancienne ci-contre représente une carrière pouvant être celle des *Hochailles* avec ses fours comme ceux mentionnés sur la vue aérienne de la page 5.



Ici et sur les deux vues ci-après, une passerelle, peut-être équipée de rails, est présentée comme celle de *L'Abime*. Il semblerait qu'elle se trouvait au-dessus d'un passage qui reliait les deux excavations de la carrière du *Châtinnet*.



Enfin, la carrière présentée ci-contre est sans doute l'excavation Est de *Châtinnet*.



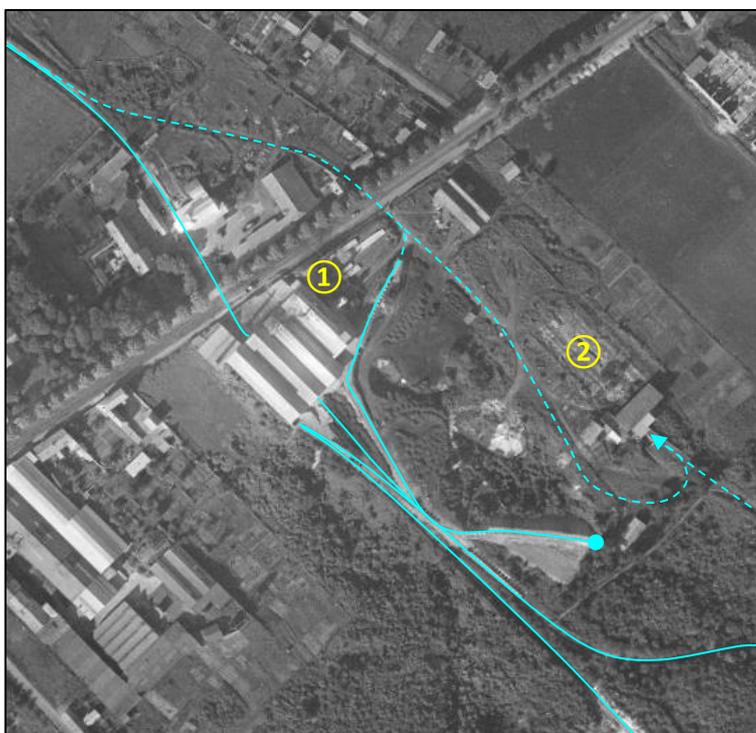
## LES USINES

### Les usines n°1 et 2

L'usine n°1 est restée en activité jusqu'à la fin des années 1950 alors que l'usine n°2 est démantelée entre 1936 et 1949, et déjà sans activité ferroviaire en 1936.

L'usine n°1 était située de chaque côté du *Chemin de Vaujours*. Une voie contournait l'ensemble, mais elle semble être déposée sur la vue de 1951.

Le réseau était plus important que celui présenté ci-contre, notamment autour de l'usine n°2. Mais les vues aériennes antérieures à 1936 sont d'une résolution insuffisante pour le présenter.



Vue aérienne IGN - 1951

### L'usine n°3



Vue aérienne IGN - 1936

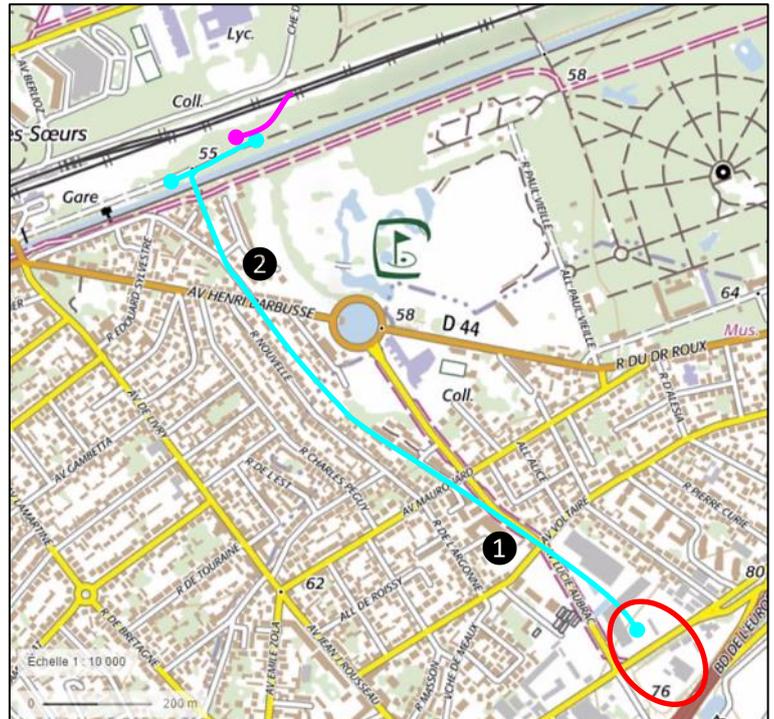
L'activité semble être au ralenti en 1936. Seule une petite carrière, située au nord-est de l'usine, est encore exploitée. En 1949, l'usine est en ruine.

## LES CHEMINS DE FER DES USINES

### Des usines n°1 et 2 au canal et à gare marchandise de Sevrans

Cette ligne mesurait environ 1,5 km de long à partir de l'usine n°1 (ovale rouge). Construite vers 1870-1880, elle était entièrement en site propre. Seules de petites portions correspondent aujourd'hui à des voies de circulation : une centaine de mètres *Avenue Lucie Aubrac* ① et une centaine de mètres *Avenue du Maréchal Lyautel* ②. La voie se dédoublait une cinquantaine de mètres avant l'arrivée au canal.

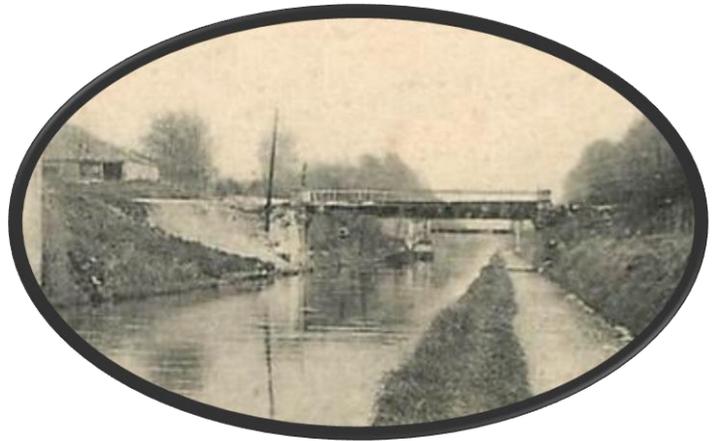
Sur la vue aérienne ci-dessous, datée de 1936, le réseau est à son apogée. Il dessert un hangar pour le transbordement avec le *Canal de l'Ourcq* ainsi qu'un second hangar pour le transbordement avec le chemin de fer de la *C<sup>ie</sup> du Nord*. La voie indiquée en pointillée n'est pas confirmée. Le second pont à droite supportait la voie du chemin de fer de l'usine n°3.



Vue aérienne IGN – 1936. Le réseau étroit est surligné en bleu clair ; le réseau à voir normal est surligné en mauve.



La CPA ci-contre présente le bâtiment permettant le transbordement avec au second plan, le pont et l'angle du bâtiment de transbordement avec le chemin de fer de la **C<sup>ie</sup> du Nord**. En arrière-plan, on peut apercevoir le pont de du chemin de fer de l'usine n°3.



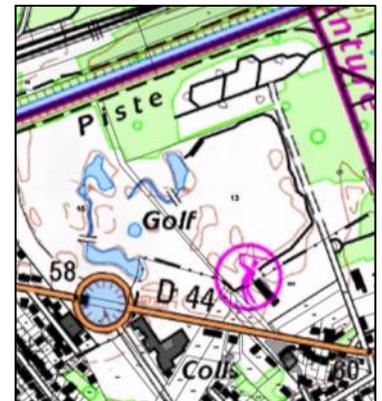
Le pont est détruit depuis le début des années 1970.

### De l'usine n°3 au canal de l'Ourcq



Parallèle à environ 250 mètres de distance de la précédente, cette ligne mesurait environ 1,3 km de long. Construite vers 1870-1880, elle était entièrement en site propre. Seule une petite portion correspond aujourd'hui à une voie de circulation : environ 200 mètres *Résidence Jean Monnet* ①.

Le cadastre garde encore le souvenir de l'ancien tracé au milieu du *Golf de la Poudrerie*.



La voie traversait ensuite le *Canal de l'Ourcq* puis, par un virage serré sur la gauche, accédait au déversoir. La voie est déposée et le pont détruit à la fin des années 1930 ou au début des années 1940.