

LA VOIX DU PATRIMOINE de l'Industrie



N° 23
hiver
2009

Aubois de Terres et de Feux



La Guerche-sur-l'Aubois

Le site du Fourneau et le chemin de fer

Le Grenelle de l'environnement a décidé, pour la sauvegarde de notre planète, de redonner au chemin de fer une place prépondérante dans le transport des marchandises. Il n'est de nouveau que ce qui a été oublié. Benoît Jamet nous fait revivre l'arrivée désirée du chemin de fer sur notre territoire. À une époque où la taxe carbone n'était pas inventée, transporter des matériaux bruts ou manufacturés était une gageure. Les chariots aux roues frêles et étroites circulaient difficilement en toutes saisons sur les chemins de terre, boueux et défoncés. En cette année 2009 importante pour le patrimoine du Pays de Loire Val d'Aubois, avec l'ouverture de la Halle de Grossouvre, et surtout avec l'obtention par le Pays du label de Pays d'Art et d'Histoire, Benoît ravive dans nos mémoires le souvenir de ces aménagements ferroviaires aujourd'hui absents du paysage.

Le président de ATF
Jean-Pierre Sity



¹ Centre de recherches et d'études régionales, *Histoire économique du Cher* (1792-1990), Bourges, 1991, p. 77.
² *Chemin de fer du Centre. Notice sur l'inauguration de la section de La Guerche*, Paris, 1850, p. 1.
³ ROBIN R., *Forges et forgerons du Berry et du Nivernais*, s.l., Éditions de l'université de l'enseignement moderne, 1983, p.178.

A gauche : une vue de la ligne reliant la gare de La Guerche-sur-l'Aubois au canal de Berry. Elle desservait l'embranchement du Fourneau. Ce document n'est pas de bonne qualité. Mais historiquement, son importance est primordiale. Il nous montre un convoi tracté par quatre boeufs. Ne subsiste de cette époque qu'une plaque de rue évoquant ce passé.

La ligne des Boeufs, collection Alain Giraud
Plaque de rue, photo Bernard Declereck

La mutation d'un paysage industriel à l'arrivée du rail : l'exemple du site du Fourneau à La Guerche-sur-l'Aubois (1850-1857).

Benoît Jamet étudiant en magister sciences et techniques dans la société, Arts-et-Métiers, Paris.

Économie et réseau ferroviaire au milieu du XIX^e s. Benoît Jamet

En France, c'est la loi du 11 juin 1842 qui fixa le premier tracé du réseau national de chemins de fer autour de Paris. Elle prévoyait notamment la construction d'une ligne de chemins de fer du Centre allant jusqu'à Bourges, avec des prolongements sur la vallée de l'Allier. Afin d'assurer son installation et son exploitation, une adjudication à la Compagnie du Centre fut faite en 1844 et, le 20 juillet 1847, la ligne Paris-Bourges fut inaugurée¹. L'ouverture du prolongement vers Nevers eut lieu le 20 octobre 1850². L'industrie berrichonne, fondée notamment sur l'activité métallurgique, s'en trouva bouleversée. Les forges du Berry bénéficièrent d'une ouverture accrue au marché national ainsi que de l'acheminement du minerai de fer de la région de Bourges. Gourmandes en fer, ce fut la construction des lignes elles-mêmes qui les avantagea : l'usine de Fourchambault (en Nivernais), vers laquelle la fonte des établissements de la vallée de l'Aubois était expédiée, produisit par exemple entre 1829 et 1839 des essieux et des bandages de roues pour les chemins de fer³. Par ailleurs, l'arrivée du rail marqua une seconde étape dans le désenclavement du Val d'Aubois, étape consécutive à l'ouverture de la section nord-est du Canal de Berry (1837) qui permit d'acheminer vers les établissements métallurgiques les matières premières (la houille des bassins miniers de l'Allier en premier lieu) et de livrer, en retour, les productions. Cependant, le chemin de fer ne s'arrêtait dans le Val qu'à Nérondes, La Guerche-sur-l'Aubois et Cuffy. S'il reste difficile de mesurer précisément l'impact économique du développement du rail en dehors d'une étude complète appuyée par la statistique, son effet sur le paysage industriel est facilement observable, notamment à propos de la création d'embranchements particuliers de ces usines pour lesquels sont mentionnés les travaux effectués.

Le site de La Guerche, situé au lieudit « Le Fourneau », fournit un exemple particulièrement éclairant de l'impact du développement du chemin de fer sur le paysage, dans toutes ses variantes : urbaines, industrielles... Quelles ont été les modalités d'implantation du chemin de fer en Val d'Aubois et ses conséquences en terme d'économie et d'espace ?

La gare de La Guerche fut à un certain moment très animée : la grande transversale Lyon-Nantes y passait. Des embranchements privés desservaient certaines usines : celle du Fourneau fut précocement installée. Deux lignes secondaires ont été raccordées plus tardivement (en direction de Sancoins et Châteaumeillant, puis en direction de Marseilles-lès-Aubigny et Argent-sur-Sauldre).

Des actes de propriétés, baux, notes et correspondance concernant les usines de Torton et de La Guerche (1824-1905) déposés aux Archives du monde du travail à Roubaix (Nord) et peu exploités jusqu'à présent, ont été consultés (référence C.A.M.T. 59 AQ 528).

Des équipements plus performants

Reconstruit en 1780 sur des terrains qu'il occupait sans doute depuis le début du XVII^e siècle, le Fourneau est pris à ferme par les Boigues (famille d'industriels) en 1821. Composé d'un haut-fourneau, de divers magasins et remises, on y adjoint rapidement une machine à vapeur pour suppléer aux basses eaux des étangs situés en amont servant jusqu'alors à actionner la soufflerie (1830). En octobre 1841, la compagnie Boigues acquiert l'ensemble des installations, installe une nouvelle machine à vapeur à basse pression de Watt de 30 CV (1844) ainsi qu'un second fourneau destiné à fonctionner au bois (le premier, étant transformé pour fonctionner avec un mélange de charbon de bois et de coke)¹. À partir de la seconde moitié du siècle, grâce à l'arrivée du chemin de fer, le site du Fourneau bénéficie d'un embranchement particulier en gare de La Guerche rejoignant, dans sa partie opposée, le canal de Berry. Près de la route de Sancoins, la voie connue aujourd'hui sous le nom de impasse « des bœufs » était en fait destinée à porter les rails joignant canal et fourneaux. Au port, l'établissement obtenait le combustible nécessaire à son

fonctionnement et livrait, en retour, ses productions (notamment vers les forges du Nivernais). En gare de La Guerche, le fourneau en livrait également une partie, qui transitait alors par Bourges ou par Nevers. Les frais d'aménagement de la voie ferrée reliant la gare au canal de Berry, avec embranchement sur le fourneau de La Guerche, furent supportés conjointement par la compagnie du Paris-Orléans et la société Boigues-Rambourg et Cie (à part égale). Ceux-ci s'élevaient à un peu plus de 127 000 F.

Des travaux judicieux

De nombreux travaux de terrassement

eurent lieu à cette occasion aux abords du canal, ainsi que sur le chemin parcouru par la voie de chemin de fer jusqu'en gare de La Guerche (terrains acquis par achat ou échange à partir de 1855). À la jonction du rail et du canal, un port avec quai maçonné fut construit sur lequel on implanta une grue de 10 t afin de procéder aux transbordements. Le chemin séparant le canal et les fourneaux fut aménagé de manière à faciliter au maximum le passage du rail et ainsi écourter la distance séparant les deux points. Par ailleurs, on ordonna la construction d'un pont de 4 m d'ouverture dans la carrière de l'usine, et on utilisa divers

suite page 4



L'embranchement (visible en noir au centre) sur l'avant-projet de la ligne de chemin de fer d'intérêt local Châteaumeillant-La Guerche (1872), en pointillé rouge, Archives départementales du Cher 5 S 243
Document : Bernard Declereck

cubes de maçonnerie jointoyés en mortier de chaux hydraulique (type « Beffes » ?). Un petit caniveau fut même établi sur ce pont afin d'éviter aux eaux de noyer la carrière qui servait alors de castinière (on y extrayait la castine, fondant nécessaire à la réduction du minerai de fer dans le haut-fourneau). Les archives mentionnent également la construction de divers « aqueducs » destinés à drainer les eaux s'écoulant sur le terrain de l'usine ou aux abords, ainsi que l'aménagement de la voie de raccordement en gare de La Guerche. L'ensemble des installations ferroviaires fut recouvert de ballast (de sable notamment, mais aussi de cubes de laitiers pour la « banquette » sur laquelle passaient les chevaux ou les bœufs tractant les wagons). Elle fut ensuite dotée

de barrières aux points de passages délicats puis de « mats de signaux ». À l'achèvement des travaux, la compagnie du Paris-Orléans et la société Boigues-Rambourg négocièrent les modalités d'entretien et de fonctionnement de l'embranchement. Un tarif spécifique sur le transport des minerais de fer fut mis en place par le P.O. dès son ouverture définitive en 1857, ce qui permit aux fourneaux de La Guerche de s'approvisionner en matière première à prix réduit. Avec l'usage de l'embranchement, la compagnie s'assurait, quant à elle, un trafic accru de marchandises sur ses lignes et des recettes supplémentaires.

¹ ROBIN R., op. cit., p. 161. Le massif de ce 1^{er} four est encore bien visible. Cf. : La Voix n°15, été 2004



Ci-contre : Dans la propriété, peu de vestiges sont encore visibles. Ce ponceau envahi par la végétation témoigne. Le garde-corps métallique est encore en place.

Photo Bernard Declerck

Ci-dessous : En-tête des établissements A. Boucheron Archives Grandjean

A noter le graphisme utilisé à cette époque : une vue cavalière mettant largement (très largement) en valeur l'entreprise concernée par la publicité !

Collection ATF



Autour de voies ferrées... Embranchements à La Guerche

Annie Laurant

L'article précédent évoque un des nombreux embranchements à usage privé, desservant une usine. Bien d'autres existèrent. À La Guerche même, au nord de la gare, la fabrique de chaux et ciment A. Boucheron, successeur de Daumy bénéficia aussi d'une desserte ferroviaire particulière (en-tête de lettre – 1913).

Au sud, la « ligne des bœufs » fut aussi utilisée par les sucreries Renaudin (1871) puis Gindre situées près du port. Une carte postale montre les rails desservant la distillerie de bois qui leur succéda jusqu'en 1932. La tuilerie Rivoire et Fournier s'y raccorda en 1907 toujours avec traction animale. En 1932, un locotracteur tira les wagons, puis la SNCF prit la ligne en charge.

De La Guerche à Château-meillant (Cher)

Le projet (1872) de liaison ferroviaire La Guerche – Château-meillant (figurée en rouge sur la carte, page 3) devint réalité en 1890-1891 et fonctionna jusqu'en 1951. Cette voie métrique, évoquée par Alain Giraud en 2006-2007 dans La Voix n° 18 et 19, était jalonnée d'industries..

AUBOIS DE TERRES ET DE FEUX

adresse postale :
4 rue de la mairie 18150 CUFFY
siège social :
Mairie de Jouet-sur-l'Aubois 18320
Président Jean-Pierre Syty
atfaubois@org



LA VOIX DU PATRIMOINE de l'Industrie

Directeur de la publication : Jean-Pierre SYTY
Rédacteur général : Benoît Jamet
Mise en page : Alain GIRAUD
Iconographie : ATF
N° ISSN : 1288 - 1007
Impression : Alinéa Print Paris-Nevers

