

## Un tacot à toute vapeur



Le train de la vallée du Serein ne circule plus depuis plus de cinquante ans. Le long de la ligne démontée, de nombreuses gares ont été transformées en logement, les vestiges de certaines haltes ont disparu. S'il fallait autant de temps pour rallier Laroche-Migennes à L'Isle-sur-Serein qu'il en faut aujourd'hui pour aller à Marseille en TGV, le voyage paraissait peut-être moins long, tant l'ambiance était conviviale.

Le 31 décembre 1951, à 20 h 55, un autorail quitte la gare de Laroche-Migennes. Des drapeaux accrochés par les cheminots flottent au vent. Le convoi arrive à 22 h 55 à la gare de l'Isle-Angely. Il sera le dernier à emprunter cette ligne à voie étroite qui cheminait dans la vallée du Serein. Pendant 64 ans, les locomotives à vapeur, puis les autorails, ont rythmé la vie de cette campagne icaunaise.

La ligne Laroche-Migennes- L'Isle-Angely fut mise en service, en grandes pompes, le 15 octobre 1887. Le conseil général de l'Yonne avait voté la construction du chemin de fer à voie étroite en 1881 et accordé la concession à la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux (CFD). À l'ouverture de la ligne, seulement 19 arrêts (onze stations et huit haltes) sont opérationnels le long des 74,992 kilomètres de la voie. En 1951, on en comptera 31, soit en moyenne un arrêt tous les 2,4 km.

### Des pétitions pour des arrêts supplémentaires

À l'origine, stations et haltes correspondent à un arrêt obligatoire. Par la suite, certaines haltes deviennent des arrêts facultatifs. Laroche et sa gare d'eau, Seignelay, Pontigny, Chablis (dont le rôle est prépondérant), Noyers, première gare éclairée à l'électricité, Massangis et son pont de levage pour les pierres des carrières, L'Isle-Angely terminus et point de raccordement avec la ligne PLM Avallon-Nuits-sous-Ravières sont les principales stations.

Archambault, petite commune entre Noyers et Grimault, se bat pour que le convoi stoppe sur son territoire. Deux pétitions réclament cet arrêt. La seconde, initiée par le châtelain du village, a raison des réticences des autorités. La halte d'Archambault ouvre le 1er septembre 1888. Elle est l'une des moins fréquentée de la ligne : en 1930, seulement 162 billets y ont été délivrés ! Molay-Arton, entre Chablis et Noyers, essuiera deux refus avant l'ouverture de sa halte en 1891. Faut-il ajouter, à ces haltes officielles, les arrêts illégaux ? On évoque le cas d'un usager qui fit construire un escalier dans sa propriété pour accéder directement à la voie, sauf en cas d'inspection, le train ne s'arrêtait que pour lui !

### Entre 3 heures et 3 h 30 de voyage

Les locomotives à vapeur - les dernières circuleront jusqu'en 1948 - mettent entre trois heures et trois heures et demie pour effectuer les quelque 75 km de Laroche à L'Isle. Ensuite, les locotracteurs diesel (à partir de 1940) et les autorails relieront les deux gares en deux heures.

Dans les trains à vapeur, les voyageurs ont le choix entre la première, la seconde et la troisième classe. Dans les deux premières, ils peuvent mettre leurs bagages dans des filets et les fauteuils sont rembourrés. Dans la dernière, les sièges sont en bois et les wagons mal éclairés. Selon les souvenirs écrits du défunt maire de Ligny-le-Chatel, M. Larbouillat, les Icaunais avaient baptisé les wagons les « cages à poules ». Dans le même esprit, les initiales CFD signifiaient, pour eux, « *Compagnie Frigorifique Départementale* » tellement il faisait froid dans ces voitures : en guise de système de chauffage, les voyageurs de 1888 recevaient des bouillottes ! Les lampes à huile ne seront remplacées par un éclairage électrique qu'en 1928.

Au début, les trois trains mixtes (transportant des voyageurs et des marchandises) parcourent la ligne de bout en bout chaque jour, un autre convoi mixte relie Laroche à Chablis. Des trains spéciaux sont également organisés à l'occasion de certaines manifestations comme la fête de la gymnastique de Sens ou l'exposition universelle de 1900. En 1892, 97 774 usagers prennent le tacot, 90 557 en troisième classe. Avant la Première Guerre mondiale, le trafic annuel est d'environ 150 000 passagers. Après le conflit, la fréquentation ne va cesser de diminuer. Elle ne retrouvera le niveau de 1907 (151 534 voyageurs) que pendant la Seconde Guerre mondiale. En 1932, la Compagnie des chemins de Fer Départementaux envisage déjà de remplacer le tacot par des bus, mais les protestations des usagers la font reculer.

### Des fanas font renaître la ligne en 1987

En fait, la petite ligne doit sa longévité exceptionnelle au transport de marchandises. Dès son ouverture, les ciments de l'Isle-Angely, les blocs de pierre des carrières de Massangis et de Dissangis, les bois de mine et de chauffage des exploitations forestières de Noyers-sur-Serein transitent sur la voie Laroche-l'Isle-Angely. Les

vins de l'Yonne, notamment ceux de Chablis, empruntent eux-aussi le tacot. Outre les trois trains mixtes, trois ou quatre convois de marchandises circulent quotidiennement. Le fret est ensuite transbordé dans des wagons du PLM ou, pour les marchandises lourdes, dans des péniches. La gare d'eau de Laroche constitue un précieux atout pour les carrières de Massangis. Via la Seine, les produits de l'Yonne remontent jusqu'à Paris voire au Havre. En 1892, le volume de marchandises transportées est de 24 988 tonnes. En 1913, il s'élève à 56 919 tonnes, en 1932 à 27 880 tonnes. Ensuite, il ne va pas cesser de baisser. La seconde guerre mondiale va accorder un sursis à la ligne : le conseil général arrête la procédure de déclassement en 1939. Le trafic voyageurs et marchandises reprend pendant cette période agitée, mais dès la fin de la guerre, la route prend peu à peu le pas sur le tacot. L'arrêt de déclassement du conseil général sera appliqué douze ans plus tard ! Il faudra attendre 1987 pour qu'une poignée de fans du rail remettent en service une partie de la ligne. Désormais, tous les étés, [le petit train de Massangis](#) redonne vie, sur cinq kilomètres aller-retour, à l'ancien tacot.

Isabelle GAUTIER

*Bibliographie : « Itinéraire et petite histoire de la ligne du Serein », de Jacques Dreano. Magazine des tramways à vapeur et des secondaires n° 11 (1979).*

*Légende : Un train mixte arrive à la halte du Molay-Arton. Plus que six arrêts avant l'arrivée à L'Isle-sur-Serein (photo : collection J.Renaud/D.R.).*

09.02.02

12.02.2002

---

## Souvenirs, souvenirs...

« La fermeture du tacot ? Ce fut le grand désespoir de ma vie sur le plan professionnel ». Aujourd'hui retraité à Joigny, Jean Augis fut pendant huit ans directeur de la ligne de Compagnie des chemins de Fer Départementaux Laroche-L'Isle. Le dernier directeur. Avec une soixantaine d'employés, il a été contraint au chômage lorsque la ligne a été fermée. S'il a ensuite poursuivi sa carrière à la SNCF, jamais il n'y a retrouvé l'ambiance qui régnait à la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux, où « tout le monde se connaissait ».

Jean Augis n'a jamais accepté l'arrêt du tacot. Aujourd'hui encore, il peut citer les derniers chiffres d'exploitation : « En 1951, il y a eu 116 280 voyageurs et 20 millions de recettes. Certes, il y avait un petit manque à gagner, mais le département aurait pu le combler... Il y a eu pourtant des comités de défense. Le train devait être remplacé par les cars mais j'avais prévenu les maires. Eh bien, trois ans après, il n'y avait plus rien ! » Selon l'ancien directeur, le tacot ne désemplissait pas. « La vallée du Serein était prospère. Il y avait les forestiers de Noyers, les carrières de Massangis, les viticulteurs de Chablis. Je me souviens de trains complets de feuilles de 120 litres de chablis ». Il évoque encore les nombreux trains affrétés à l'occasion de la Pentecôte à Pontigny et le fameux autorail du vendredi soir, emprunté par les Parisiens. « On donnait une correspondance au train 421 qui arrivait en gare de Laroche-Migennes à 21 heures. Ils repartaient le lundi matin à bord du train pour Paris de 7 h 10 ».

Si encore un mauvais état technique de la voie avait justifié la fermeture, mais Jean Augis est formel : « Elle était en très bon état. Je me souviens des essais qu'on faisait à Héry sur une grande ligne droite : on atteignait les 100 km/h... C'était très sûr. En huit ans, je n'ai jamais connu un problème de déraillement ».

L'ancien directeur reconnaît qu'on pouvait arrêter le train d'un signe, mais seulement à quelques haltes. « En fait, le train s'arrêtait un peu partout : il suffisait de faire un signe au conducteur. Ensuite, pour rattraper son retard, il accélérail à volonté... », se souvient André Jourlier.

Il habite à l'Isle-sur-Serein dans une maison qui porte encore la plaque de l'ancienne dénomination : avenue de l'Ancienne Gare. L'octogénaire a souvent pris le tacot. : « On montait à la halte avant la gare de l'Isle-Angely. Je vois encore les gens courir après pour le rattraper. Il y avait le chauffeur qui mettait le charbon dans la machine et le mécanicien qui conduisait. Comme Gabin dans « La Bête Humaine », ils avaient le visage noir de fumée. Tout le monde les connaissait, souvent ils faisaient des commissions pour les gens... »

Des souvenirs dans le train, Jean Augis en a quelques uns. « Je faisais de bonnes rencontres dans ce tacot. Il y avait des filles qui trouvaient toujours à aller à gauche à droite uniquement pour rencontrer des gens dans le tacot. On y engageait la conversation plus facilement que dans la rue », se souvient avec malice André Jourlier.