

tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Savoir-faire

Elie DEPRET
Construction mécanique



Patrimoine

Le Baron de l'écluse



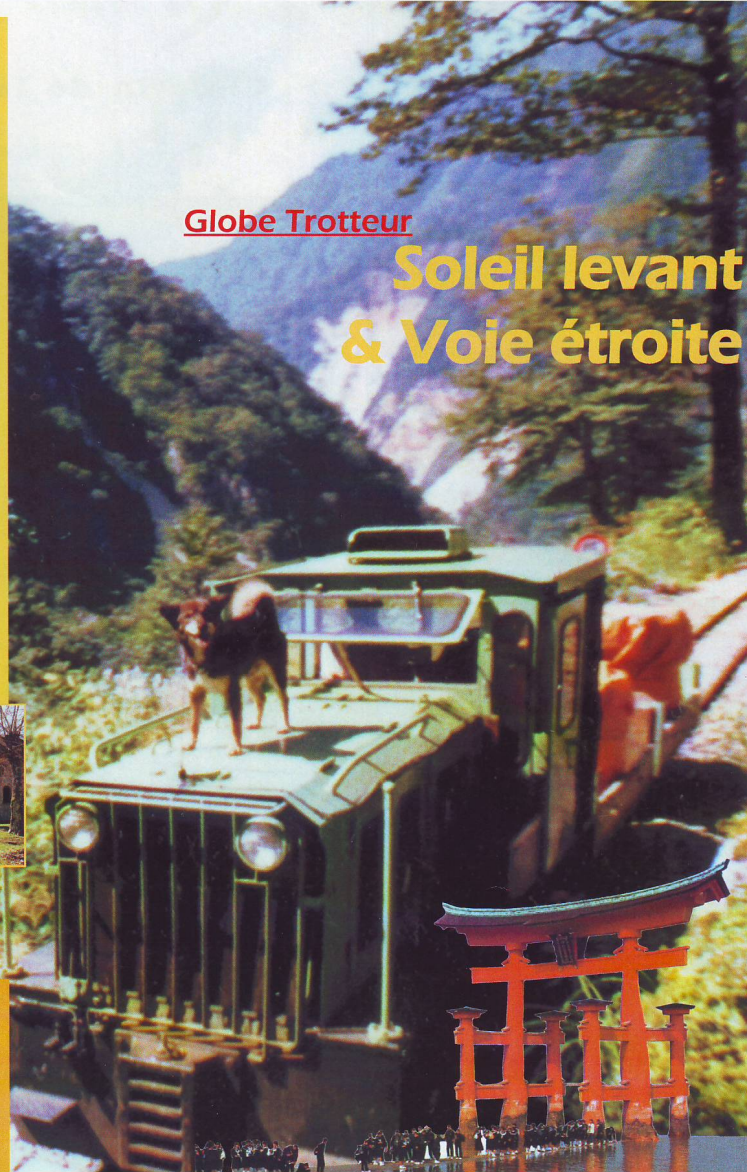
Evasion

Le Génie des collines



Globe Trotteur

Soleil levant & Voie étroite



Notre petit journal tourné vers l'avenir du passé prend doucement son envol. Spontanément, quelques librairies parisiennes le déposent dans leurs rayons.

Nos lecteurs sont un peu comme des amis ou le deviennent. Nous ne semblons pas fermés, l'âge de nos abonnés s'étale de 15 à 83 ans.

Dans ce numéro, des amis, plus séduit par l'idée du journal que par les trains s'improvisent reporters d'un jour, en vous dénichant : un écrivain philosophe, un facteur d'orgue formidable...

De son côté, notre globe-trotteur nous rapporte des images vertigineuses du Japon. Ainsi, nous arrivent des articles de sensibilités toutes différentes pour notre tortillard.

Sur la route de vos vacances, vous allez sans doute faire de belles découvertes. N'hésitez pas, chers amis lecteurs, à nous envoyer vos articles et vos photos. Vous allez voir, tous ensemble, nous allons tenter de réserver un bel avenir à notre patrimoine qui se rouille parfois un peu...

PATRICK MOUROT

Sommaire

Soleil levant et Voie étroite	p 2
Le baron de l'écluse	p 6
Elie DEPRET, construction mécanique	p 8
Message - Annonces - News	p 13
Le chemin de fer de Dunières-St Agrève	p 14
Le Génie des Collines	p 16

Remerciements: Pierrette, Nga, Loan, M. Hoog, M. Ravé, M. Dépret, M. Aubertin, M. Bouchet, Eric, Jean-marc.

Soleil Levant et Voie Etroite

Chemin de fer «minéralier» de Tateyama



De nos jours, l'aménagement de cette vallée n'est toujours, pas terminé, et l'entretien de ces barrages nécessite un apport constant de matériaux transportables uniquement par voie ferrée, car le site est protégé par un classement en parc national, et il est hors de question de construire une route qui gâcherait le paysage.

PAR PHILIPPE RAVÉ

En 1858 à la suite d'un tremblement de terre si fréquent dans ce pays, un fantastique glissement de terrain entraînant des millions de tonnes de sédiments faillit rayer de la carte la ville de TOYAMA située sur la mer de Chine à l'ouest du Japon central.

Après études géologiques, il s'avéra que ces terrains montagneux étaient minés, par des rivières à débits trop rapides à la fonte des neiges, et de ce fait le gouvernement impérial de l'époque décida de calmer les cours dévastateurs de ces torrents, par la construction de centaines de petits barrages ayant pour but de régulariser l'écoulement des eaux.

Mais ce n'est que vers 1906, avec l'ouverture du Japon à la technique occidentale que des travaux dignes de ce nom purent être commencés. Il fallut pour cela construire une voie ferrée de 22Km dans un relief tourmenté, souhait pour amener aux divers chantiers les matériaux et les hommes.

De nos jours, l'aménagement de cette vallée n'est toujours pas terminé, et l'entretien de ces barrages nécessite un apport constant de matériaux transportables uniquement par voie ferrée, car le site est protégé par un classement en parc national, et il est hors de question de construire une route qui gâcherait le paysage.

La ligne est à l'écartement de 2 pieds (61cm) et serpente dans la forêt, ou sur des abrupts impressionnants au dessus de profonds ravins, et ne comporte pas moins de 26 rebroussements, dont une série de 17 sur un flanc de montagne pour gagner une hauteur de 150 m. De plus, la totalité de la ligne est en forte rampe et les locotracteurs pourtant très puissants ne tirent que 4 malheureux petits wagons et sont presque toujours à la limite du décrochage.

L'entretien de la ligne est digne de celle du TGV; une équipe de 10 hommes l'inspecte chaque jour de fond en comble, car le moindre incident d'une

立山砂防軌道



La seconde montagne sacrée du Japon est le Mont Tateyama. Ce nom désigne en fait une chaîne de splendides montagnes de plus de 3'000 mètres qui se dresse dans l'est de la préfecture de Toyama. Ce massif montagneux est considéré comme sacré car un jour le fils du gouverneur de Toyama, Aritomo était en train de chasser au faucon dans la montagne quand son oiseau s'envola. Il le suivit, s'enfonçant de plus en plus profondément dans les montagnes, lorsqu'il fut attaqué par un ours. Immédiatement, il décocha une flèche à l'animal qui s'enfuit alors dans une caverne. Suivant l'ours, Aritomo découvrit alors Amida Nyorai (un des Bouddhas) dont la poitrine saignait à la suite d'une blessure par flèche ! Amida lui dit alors «ouvre un sanctuaire ici et fais-toi prêtre».





sortie de voie pourrait se transformer en catastrophe. L'enneigement exceptionnel de cette région fait que la ligne est soumise chaque année à la fonte des neiges à des déstabilisations importantes, et n'est utilisable que 4 ou 5 mois par an.

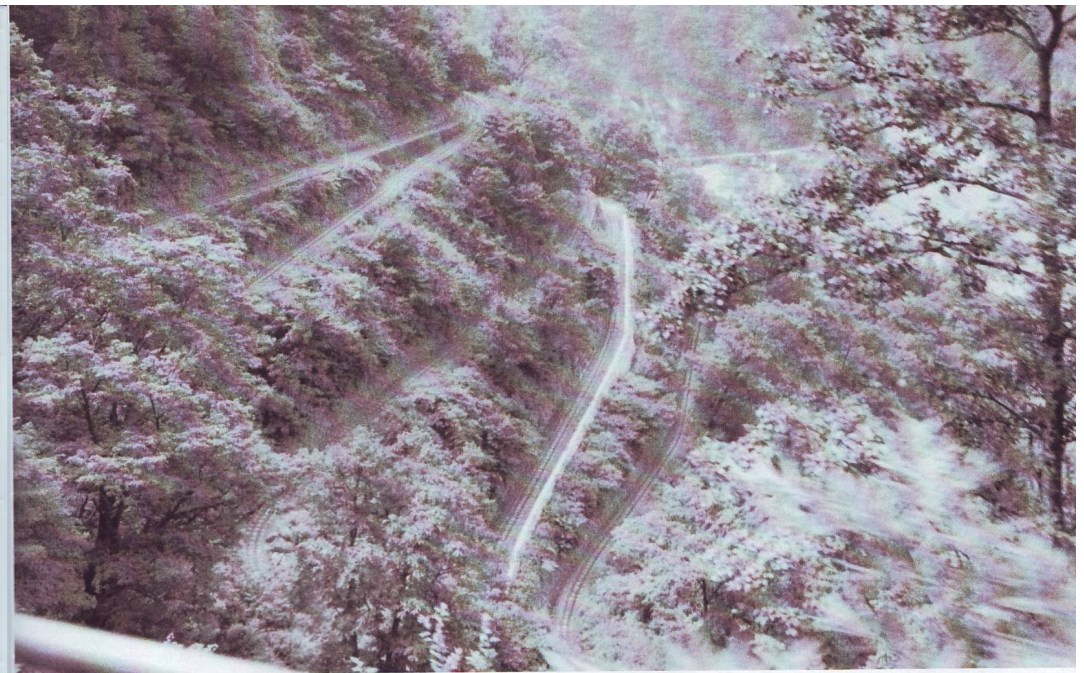
Le peu de temps dont disposent les équipes qui travaillent sur les barrages fait qu'elles n'ont pas le temps de descendre dans la vallée pour voir leur famille, et c'est donc les familles qui sont autorisées à les visiter sur leur lieu de travail pendant quelques jours dans la saison. L'hiver, tous les chantiers et le petit train sont ensevelis sous plusieurs mètres de neige.



Le matériel moteur est composé d'une douzaine de locotracteurs de marque KATO et HOKURIKU, et de petites draisines pour le personnel. Le parc remorqué est constitué d'une multitude de wagons divers: plats, fourches pivotantes, citernes, bennes etc. ...

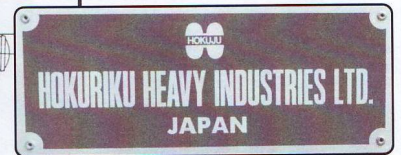
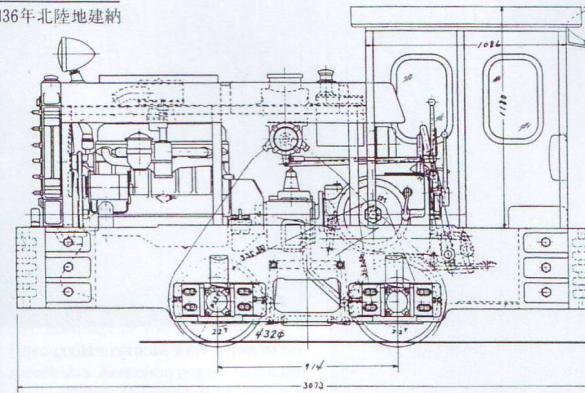
L'exploitation se fait à la japonaise, c'est à dire avec tout le sérieux et un modernisme étonnant sur un si petit réseau industriel: radio à bord des engins moteurs, aiguilles électriques et télécommandées par le conducteur, attelages automatiques willison, freins à air, etc.

Malheureusement, le réseau n'est pas ouvert au public pour des raisons de sécurité, et il est très difficile d'obtenir une autorisation pour monter à bord, mais quand on réussit, le voyage vaut le déplacement. ●



4 t 一般用組立図

昭和36年北陸地建納



— 主要諸元 —

自重	4 t	車輪直径	432mm
車体寸法 全長	3,073mm	軸距離	914mm
全幅	1,274mm	軌間	610mm
全高	1,800mm	駆動方式	チェーンドライブ式
運転室位置	後部(縦向運転型)	制動方式	手動式

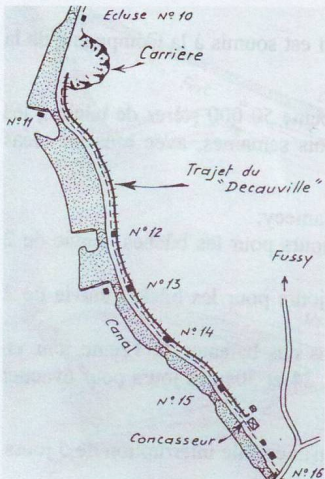


Le Baron de l'écluse



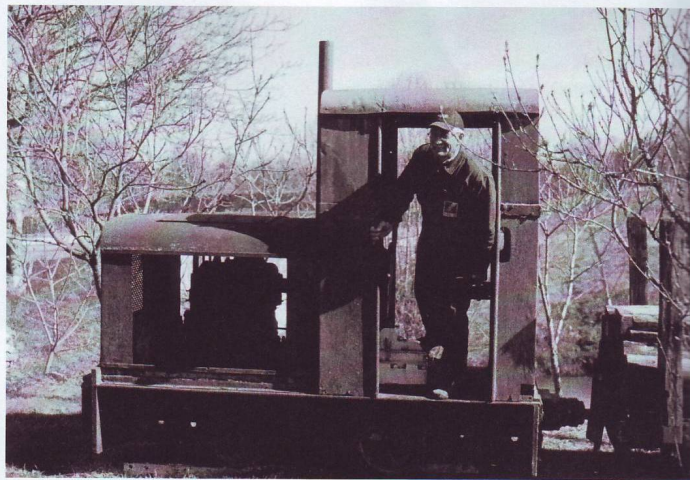
PAR NOTRE CORRESPONDANTE
MLLE THI NGOC NGA

Il y a des personnages qui, on ne sait pourquoi, attirent les autres sans même s'en rendre compte. Ils sont généralement authentiques, leur franchise nous atteint sans détour. Il suffit de s'attarder un peu pour se rendre compte de leur lucidité de vieux chef indien.



Monsieur Hoog possède le langage du cœur. Passionné de la vie, il vous dira simplement : « La nature m'a donné deux bras, deux jambes et une tête qui vont bien. Il n'y a pas de raison qu'avec ça, je ne sois pas capable de lui rendre ce cadeau d'une façon ou d'une autre ».

Muté à l'écluse de Mingot, il entreprend de tout nettoyer, tout repeindre et de créer autour des bâtiments un véritable petit square de loisirs où rien ne manque : jeux, table, fleurs, arbres, massifs...L'endroit plait beaucoup ; des



petites familles s'y détendent aux premiers rayons de soleil. Mais cela ne lui suffit pas.

En 1992, un promeneur lui indique la présence d'un vieux locotracteur rouillé, dans une carrière voisine. Il a regroupé une petite équipe et ils ont déterré au mieux ce locotracteur. « Il était complètement enseveli dans la terre. J'ai embauché mes copains pour le sortir de là. Après, je l'ai décapé, démonté pour ensuite le transporter en morceaux ». Exposé au jardin de l'écluse, sur une portion de voie, il est déjà une attraction.

Sur la même voie, Monsieur Hoog installe un wagon porte bois. « Je l'ai trouvé dans la scierie de Châtillon en Bazois où il y avait tout un circuit interne en voie de 60 cm, pour le transport du bois ». Comme son aménagement attirait du monde, il avait l'intention d'en faire un circuit en boucle de quelques centaines de mètres dans le jardin de l'écluse, pour promener ses visiteurs. Malheureusement, il n'avait pas réussi à trouver les pièces pour remonter le moteur. Pourtant un marinier lui a trouvé des pièces de ce moteur mais à l'autre bout de la planète.

Ou le langage au cœur



Le locotracteur, sauvé par Monsieur Hoog, provient des carrières de Dernecy, il y en avait deux de cette marque. Il a été construit en 1935 par Deutz. Son moteur d'origine est encore conservé ainsi que son démarrage à bouteille d'air. « Des mariniers m'ont dit connaître le même type de moteur sur des péniches en précisant : lorsque la bouteille de démarrage était vide, comme il n'y avait pas de place pour une manivelle dans le fond de la cale, le démarrage se faisait au balai ; en effet, le volant est percé de multiples trous sur sa périphérie et on lançait du pied le moteur avec un petit morceau de manche à balais qui cassait lorsqu'il arrivait contre le bâti de la coque. Le moteur démarrait sur un cylindre et on engageait l'autre ensuite ».

Depuis ces aménagements, déjà populaire pour son petit pont canal, son écluse a remporté plusieurs fois le premier prix des écluses fleuries.

Les articles de presse et les reportages télévision ne manquent pas. C'était déjà la plus pittoresque des écluses de la région. « Comme j'ai toujours eu les premiers prix d'entretien et de décoration des écluses du département, alors, lorsque les élus veulent montrer une écluse, ils arrivent tous ici avec le même enthousiasme. Mais moi, bien poliment, je leur dis qu'il faudrait un peu employer les « bureaucrates » à faire la promotion du canal comme le ferait une entreprise privée, pour ne pas tomber dans l'oubli. Je leurs dis que c'est dommage de voir les loueurs de bateaux faire seuls la publicité de notre patrimoine. Ils ne sont pas très contents de m'entendre. Cela à porter ses fruits. Cette année, on était représenté au salon nautique avec un stand pour la promotion du tourisme fluvial dans notre région... »

Extrait du livre « le canal qui faillit être une impasse » aux éditions Les Traîne-Buches du Morvan 58190 ASNOIS :

Le locotracteur est un Deutz... Il y en avait deux de couleur jaune. Ils roulaient aux carrières vers Say, à Port Brûlé, à 20

km de Dernière.

Vers 1946, après la dernière guerre mondiale, il y eut un regain d'intérêt pour l'utilisation du canal.

Il faut des matériaux pour refaire les routes et les voies ferrées. Les carrières, installées à Picadors et à la Vauvert depuis la première confrontation internationale, peuvent fournir les gravillons et le ballast. Les ouvriers sont surtout italiens et logent dans des baraques, à côté de la taille à ciel ouvert. Tout le travail est manuel sauf les concasseurs mécaniques, les trieurs et les tapis roulants qui transportent les granulats. Le chargement se fait dans des camions le long de la route, et beaucoup plus dans des bateaux amarrés dans le bief, ou des wagons garés sur une voie spéciale directement

reliée à la ligne Clamecy-Cercy-la-Tour. A 11h30 et 17h les coups de mines rythment la fin des demi-journées.

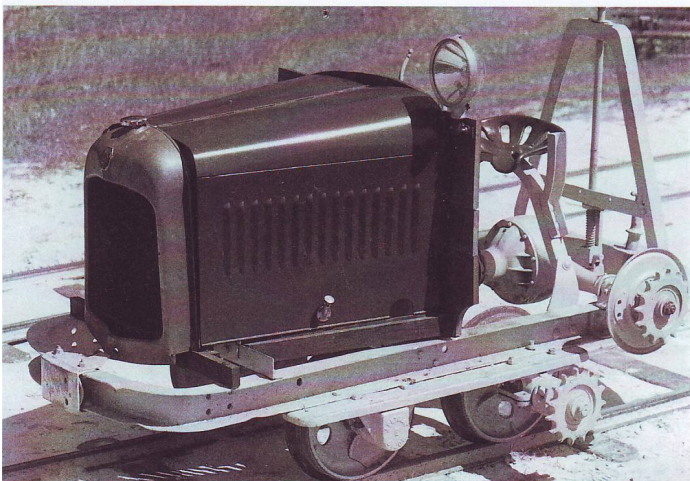
La famille Léger, de Dernecy, quitte la Vauvelle et remonte jusqu'à Port-Brûlé. Elle exploite un filon entre les écluses 10 et 11. Mais le concasseur est installé entre les n° 15 et 16, près du pont de Sardy-les-Epiry. Une courte ligne Decauville, logée derrière les écluses, sert de voie à une petite locomotrice qui descend les wagonnets remplis de blocs bruts, qui seront déversés dans la gueule du monstre. Il avale tout, ou presque, car les blocs trop volumineux, chargés par des surhommes, lui coinceront les mâchoires. Les cailloux triés selon les grosseurs, seront entassés dans des silos surélevés, tout près du chemin de halage. ●



Elie DEPRET

construction mécanique, Provins

PAR PATRICK MOUROT



Adolescent, je voulais déjà avoir un train. Dans une carrière de pavés, au bord du Cousin, une petite rivière qui coulait à Méluzien, un village près d'Avallon, la première « locomotive » que je découvris fut une sorte de voiture Citroën fixée sur un gros wagonnet. Autant vous dire que je l'avais « snobée ». Ce n'était pas du tout l'idée que je me faisais de mon futur train. Je trouvais ça trop moche et je n'avais pas un sou. J'achetais peu de temps après deux épaves de véritables locotracteurs. Rapidement, je compris mon manque de clairvoyance, et pour être franc, je dois avouer que j'ai longtemps regretté cette incroyable machine. Par une suite de circonstances incroyables, je retrouvais beaucoup plus tard ce même engin, en pièces, sur le tas de ferrailles d'un réseau touristique local qui me céda les morceaux sur un air de moquerie et de débarras. Heureux, je reconstruisis ma voiture sur rails retrouvée et m'empressai de la présenter au salon de la maquette porte de Versailles. A cette époque, je n'ai pas pu trouver l'origine de cette machine.

Un beau jour, mon ami Ramone, l'expert en la matière, m'apprirent qu'à Provins, vers 1949, un artisan nommé monsieur Dépret avait réalisé une petite série de loco-voitures de ce genre. Aussitôt, je me suis emparé du bottin à la recherche de ce génial inventeur :

« - Allô ?... Madame Dépret... Je suis à la recherche d'un monsieur Dépret qui aurait eu un garage avec un atelier où l'on construisait des machines à partir de vieilles voitures automobiles... »

- Un garage ?... Non, ce n'est pas chez nous... Enfin... Chez nous, il y avait un atelier de construction mécanique, mais pas automobile, c'est pas mon mari, c'est son frère, Elie. Appelez-le. Il doit être là. Lui, il en a construit des trucs et des machins de toutes sortes... »

« - Allô ? Monsieur Dépret, Elie ?

Pouvez vous me parler des petites locomotives que vous avez construites pour les glaisières de Provins ?

- Holà !... Mais, c'est vieux ça ! Vous savez, je suis à la retraite depuis 20 ans...

- Comment les construisiez-vous ? Avec quels éléments d'automobile ?

- Je prenais des B-12 ou des B-2 Citroën, je gardais le moteur, la boîte de vitesse et le pont arrière que je plaçais directement derrière la boîte avec un cardan intermédiaire. La transmission se faisait par chaînes, une de chaque côté. J'avais remplacé les roues arrière de la voiture par des roues dentées. Par contre, je retirais la 2ème et la 3ème vitesses de la boîte car sinon ça aurait été trop vite. Pour le châssis, on démontait des wagonnets d'argile. On appelait ça « des capotes » (châssis neuf). Des machines de ce modèle, j'en ai construit six ou huit, tous pour le même propriétaire.

- Auriez vous un plan et des photos ?

- Non, je ne crois pas, je travaillais sans plan. Quant aux photos, il faudrait me laisser du temps pour que je les cherche... Par contre, il existe un livre édité en Seine et Marne : « Mineur en argile ». Là, il y a des photos de mes engins lorsqu'ils étaient en activités aux Etablissements Henry. »

Lors de notre entretien, Monsieur Dépret m'a donné de plus amples détails techniques.

Le moteur était totalement refait à neuf, ré-alésé : pistons neufs, vilebrequin, paliers neufs... Le radiateur était régénéré à

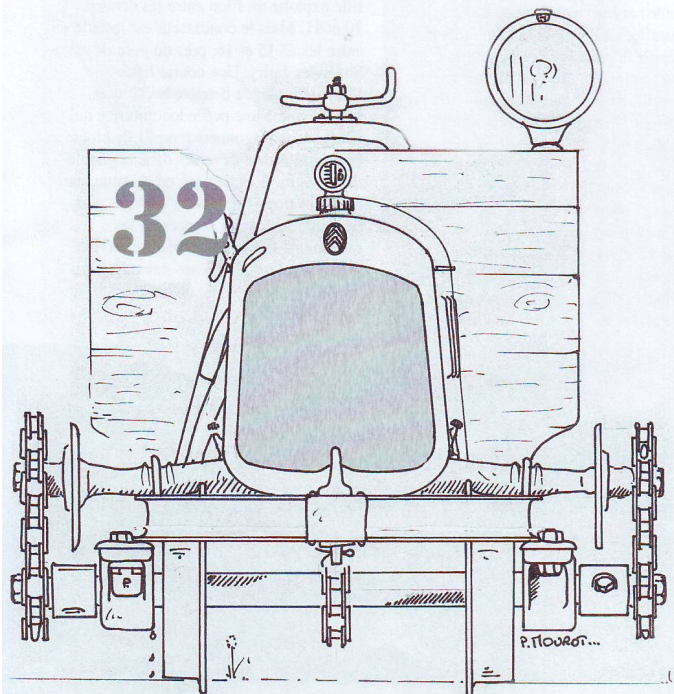
E. DEPRET
MÉCANICIEN
MACHINES AGRICOLES
PROVINS « S. ET M. »



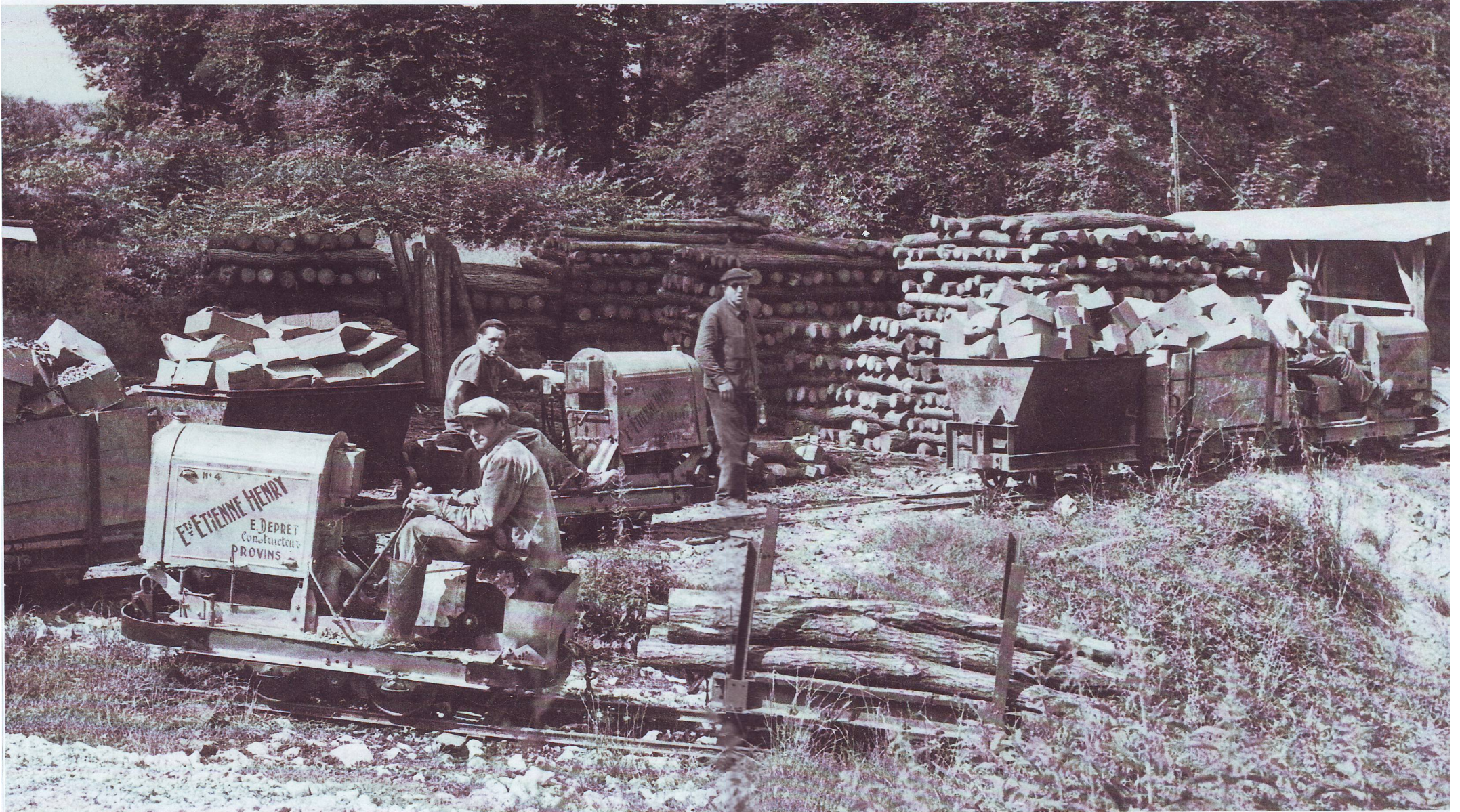
Dans ses bureaux d'études du quai de Javel, André Citroën, n'a certainement jamais imaginé que le capot d'une de ses voitures circulerait plusieurs mètres sous terre au chantier de la Travance. Locotracteur conduit par André Blin.

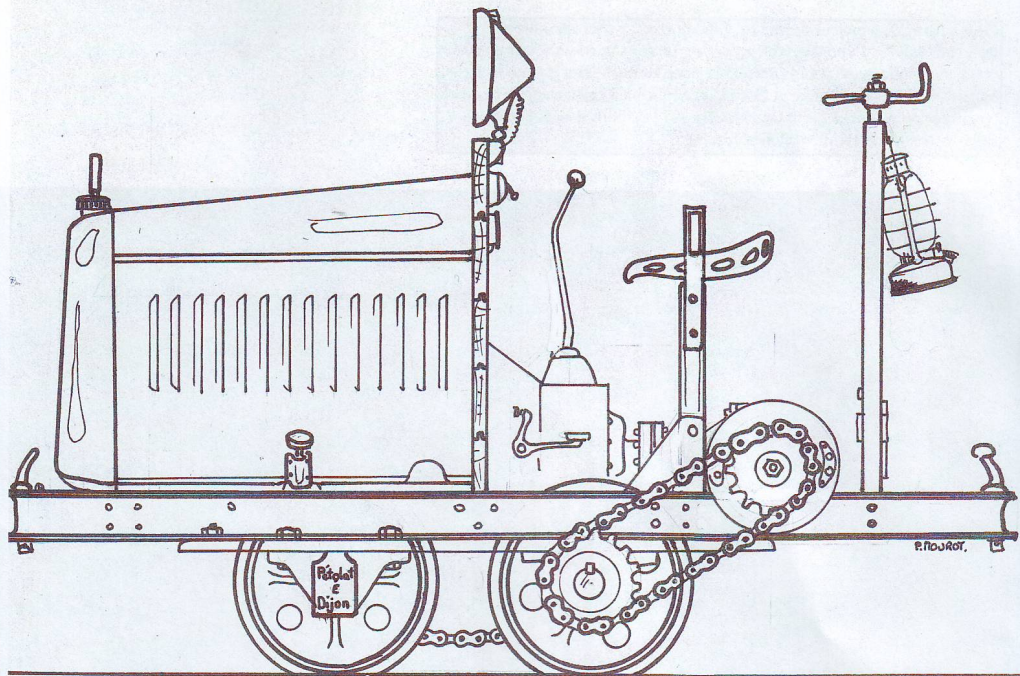
Dammarie-les-Lys. La boîte ne comptait plus qu'une seule vitesse avant et une arrière pour éviter les accidents. Sur le pont arrière, il retirait le différentiel et ne laissait qu'un axe d'une pièce et il était recoupé afin que les chaînes puissent passer à l'intérieur du châssis. Seul, l'essieu arrière était moteur et celui de l'avant ne comportait pas de transmission. Au départ, les locos avaient été commandées pour remorquer

un wagonnet mais le chauffeur y en accrochait deux puis trois... Le problème d'adhérence ne se posait pas car il avait installé des sablières à l'arrière du siège du chauffeur. Cela avait rapidement apporté un problème de freinage. Pour cela, il avait équipé les dernières locos d'un frein à air animé par la dépression du carburateur ! Il avait trouvé le piston sur le catalogue Westinghouse de l'époque.



C'est à partir d'un moteur de voiture Citroën B 12 et d'un châssis de wagonnet que M. Dépret, debout au centre, imagina la construction de ces premiers locotracteurs pour la société Etienne Henry. Parmi les conducteurs, on reconnaît Lucien Mangin et Coco Corcelle. Une dizaine d'appareils de ce type furent construits à partir de 1949. En 1972 certains étaient encore en service sous le hangar de quelques chantiers.





Quant au châssis, c'était celui d'un wagonnet auquel on ajoutait des embouts de tamponnements de formes demi-rondes. En effet, il fallait que les locomotives puissent faire demi-tour aux carrés, c'est à dire au carrefour de deux galeries mais également l'entraîne des roues ne devait pas changer pour tourner sur les plaques tournantes. Les essieux étaient les mêmes mais il avait réalisé les boîtes à graisse, frété un tube en acier à l'intérieur et fabriqué des aiguilles en stub* pour un meilleur roulement.

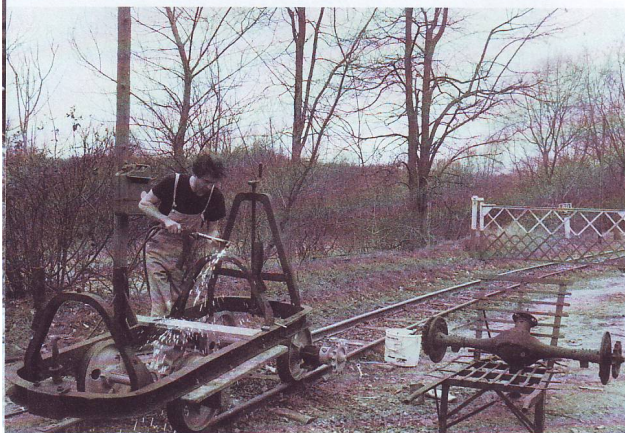
Puis tard, Monsieur Dépret m'a fait visiter son atelier où,

* tiges d'acier finement calibrées

émerveillé, j'ai découvert un petit monde de maquettes de trente moteurs à vapeur, à gaz ou à air chaud et une splendide locomobile prête à fonctionner. Mon hôte a réalisé en vingt ans de retraite un véritable musée personnel.

Si vous allez voir les remparts de la ville haute, sachez que non loin de là, un orfèvre crée des bijoux de mécaniques de haute précision où les plus petites vis sont taraudées à un millimètre de diamètre.

Encore une fois, bravo monsieur Dépret et merci de votre accueil. ●



75009 Achetez TORTILLARD chez PARIS

TRANSMONDIA

Librairie ferroviaire universelle
Livres - Revues - CD - Vidéos
Cartes postales du monde entier
Spécialistes Trains échelle «N»
& voies étroites : France, Europe, USA, Japon...
Ouvert du mardi au samedi de 10h30 à 19h30
48, rue de Douai 01 42 81 22 89

Le Chemin de Fer de Dunières et Saint Agrève fête ses 100 ans.

Un train spécial à vapeur circulera les 28, 29 septembre 2002 entre Dunières et Saint-Agrève. Le convoi sera remorqué par la locomotive à vapeur type MALLET n°403.

Le dimanche, afin de vous permettre d'effectuer des trajets partiels un autorail BILLARD de 1938 reprendra du service pour un voyage empreint de nostalgie.

Ne ratez pas ce moment exceptionnel.
VFV - 22, rue de la croix - 43220 Dunières

Association FRANCE-AUTORAILS organise à CAMIERS (62-PAS de CALAIS; à coté d'Étaples/Le Touquet) un salon du Chemin de Fer et du Tourisme Ferroviaire.

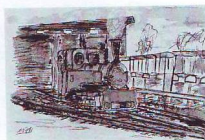
Les 26-27 Octobre 2002
Samedi de 12h à 18h
Dimanche de 10h à 18h

Les 21-22 Septembre 2002
Journées du Patrimoine

Inauguration de la Gare

Chemin de Fer des Chanteraines

F-92390 Villeneuve-la-Garenne



Trains à vapeur et diesel, voyageurs et marchandises, Visite du DEPOT, modélisme, exposition, voitures anciennes, etc.

Renseignements - CFC 46, avenue Pompidou F-92390 Villeneuve-la-Garenne Tél / Fax: 01 40 85 86 20
web : <http://perso.wanadoo.fr/cfc-chanteraines/>

L'INVIT'A LIRE ouvre ses portes au 12 rue de chateau Landon 75010 Paris, vous y trouverez le TORTILLARD et la revue de la FACS-UNECTO

Amis du Rail du Forez organisent du 19 sept au 15 oct 02 la commémoration des 175 ans des chemins de fer Français à St Etienne avec la Marc Seguin et avec la 141R420 les 21 et 22 Sept 02.

La revue de la FACS-UNECTO
CHEMINS DE FER régionaux et urbains

a fait peau neuve, dans une édition magnifique, ne ratez pas le n°290
Spécial chemins de fer touristiques

COPEF organise

VOYAGE AU LUXEMBOURG

- Sam 19 Oct _ Départ de Paris-Est par train 203
-circuit de découverte de la ville de Luxembourg
-visite du Musée des Transports
-départ de Pétange CFL par le train 1900 à vapeur de l'AMTF

_ Dim 20 Oct _ Circuit traditionnel du Musel Nostalgie Express, vers 11h 30 embarquement à bord du navire *MS Princesse Marie-Astrid*, remontée de la Moselle jusqu'à Sierck les Bains, déjeuner à bord.

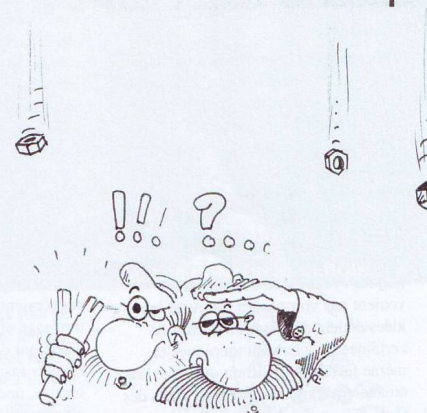
Estimation de la participation aux frais environ 300 euros
COPEF 19, rue d'Amsterdam, 75008 Paris
tél 01 45 81 11 06

«LES TRAMWAYS DE LA SARTHE»

Les Editions de la Reinette se sont fixé comme mission la mise en valeur du patrimoine de la région du Maine. M. Claude Wagner nous a confié l'édition d'un important ouvrage consacré à la riche histoire des tramways de la Sarthe.

Editions de la Reinette
9, rue des frères Gréban BP 29011

72009 LE MANS Cedex 1
Tél : 02 43 87 58 63
Fax : 02 43 23 12 41



Le chemin de fer de Dunières à St Agrève

PAR ROLAND BOUCHET

Pas toujours compris et écoutés, voir même réprimandés, certains de ces bénévoles sont encore là 30 ans après, et toujours voués à ce train qu'ils ne veulent pas voir mourir. Souvent leurs idées étaient délaissées au profit de certaines franchement utopiques et même farfelues. Pourtant quelques uns émanaient des C. F. D.



Billard n°313



Depuis sa création en 1970, le chemin de fer touristique de Dunières à St Agrève, issu du grand réseau d'intérêt général des Chemins de Fer Départementaux (C.F.D.) du Vivarais, a été exploité par différents organismes.

Chacun de ces organismes a eu, depuis le début recours à la bonne volonté de bénévoles pour assurer l'entretien des voies et matériel, et participer à l'exploitation de cette voie ferrée de 37 km de long, ligne touristique la plus longue d'Europe à l'époque.

Pas toujours compris et écoutés, voir même réprimandés, certains de ces bénévoles sont encore là 30 ans après, et toujours voués à ce train qu'ils ne veulent pas voir mourir. Souvent leurs idées étaient délaissées au profit de certaines franchement utopiques et même farfelues. Pourtant quelques uns émanaient d'anciens professionnels des C. F. D.

Sous l'égide des Chemins de Fer Régionaux les bénévoles de la première heure participaient à l'exploitation jusqu'en 1986, année de cessation de la concession accordée aux C.F.R.

Depuis cette époque et ce, jusqu'en 1993, la ligne et le matériel restaient pratiquement abandonnés au gré des intempéries et du vandalisme. Mais, malgré tout, et là encore, certains bénévoles non encore découragés, assurèrent, tant bien que mal, une surveillance sur les matériels exposés, qui subirent quand même d'importantes dégradations. Là aussi, les bénévoles les plus acharnés étaient une fois de plus non entendus, quand ils suggéraient des idées pour un remisage efficace du matériel d'Etat qui devait logiquement, à l'avenir assurer un nouveau service, une fois les démarches administratives et les accords conclus pour une nouvelle

exploitation touristique.

En 1993 donc, après rachat de la ligne par un syndicat intercommunal, dont les membres sont des élus issus des communes riveraines de la ligne, qui eux aussi ont le profond désir de sauver ce train, étant sûr que ce dernier présentait un attrait touristique indéniable, se souvenant aussi des innombrables services rendus par le CFD durant de longues années notamment en périodes hivernales où certaines années, il était le seul à passer.



Une nouvelle exploitation pouvait avoir lieu après création d'une autre société, qui arborant le sigle C.V.L., Chemin de fer Velay-Lignon, démarrait les travaux nécessaires et exigés par les autorités compétentes, afin d'être autorisée à circuler sur une voie, bien meurtrie par le temps et l'inactivité. Pour ce, on employa quelques 140 CES et on confia la gestion à une nouvelle association créée grâce encore une fois, aux passionnés de la première heure et évidemment bénévoles. Cette association figure au Journal Officiel sous le nom de Voie Ferrée du Velay (V.F.V.). Celle-ci, outre la gestion des CES avait pour mission de remettre le matériel roulant en état, de débarrasser les abords de la ligne des vieilles traverses laissées sur place par l'équipe des CES. Signalons que si la gestion de ces CES était assurée par les V.F.V., les travaux étaient eux, supervisés par le nouvel exploitant.

La véritable efficacité des bénévoles put se mesurer en fait, à partir de 1994 où la responsabilité totale de l'exploitation leur était confiée par le Syndicat intercommunal celui-ci continuant sa mission de soutien financier en investissant dans des travaux nécessitant de gros moyens, leur fournissant les matériaux dont ils avaient besoin, en apportant aussi le soutien moral indispensable au bon fonctionnement de cet ensemble, donnant une entière confiance aux dirigeants de V.F.V. étant certain que fort de leur expérience ils sauraient mener à bien cette entreprise, ce qu'ils firent, car eux ont

compris qu'un bénévole ne recevait pas d'ordre, mais qu'il était conseillé, qu'on lui demandait... qu'on le guidait au mieux de ses compétences, sans jamais oublier qu'il était là aussi pour se faire plaisir, et sans contraintes. C'est comme ça que chacun fut amené là où il excellait le plus et que l'on peut former des équipes bien spécialisées, chacune dans leur domaine, sans pour autant rechigner à aller là où la priorité était de mise.

Un travail considérable a été effectué depuis ce temps là, tant sur la voie que sur le matériel roulant, il suffit simplement de rappeler l'acharnement

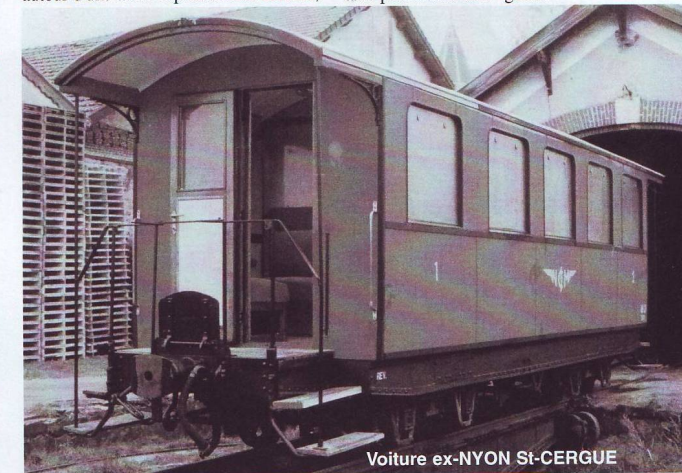
conféré à la remise en état de l'autorail Billard A 150 D 2 n° 222, par toujours ces fameux bénévoles, là où les professionnels se sont cassés les dents, la construction de deux baladeuses à partir de carcasses de vieux wagons abandonnés depuis de nombreuses années, la reconstruction complète de l'autorail Billard A 80 D n° 313 ainsi que le reconditionnement des moteurs des deux locotracteurs 62 et 70 et de leur remise en peinture, sans compter le travail de recherche, pour dénicher la pièce rare et dans ce domaine, il reste encore beaucoup à faire. Nous n'oserons à peine parler du travail effectué sur la voie, tant celui-ci est ingrat ainsi que le nettoyage des abords de la ligne. Sans cesse, il faut changer des traverses, ripper, dresser, bourrer et l'on n'en voit pas le bout et pourtant les bénévoles ne se découragent pas, Chapeau ! Messieurs!

Chapeau, aussi à ces autres bénévoles qui par leur travail extra ferroviaire, réconfortent les équipes se retrouvant autour d'une table copieusement dressée,

V.F.V. a retrouvé, en partie sa vitalité, ainsi qu'un nouveau souffle. Il suffit de prendre pour témoin, le grand nombre d'adhésions nouvelles.

Malgré tout, la seule bonne volonté des bénévoles ne suffira pas à maintenir et surtout à exploiter de bout en bout cette ligne de 37 km et sans les autorités élues, nous ne pourrions assurer l'exploitation en toute sécurité comme nous le faisons actuellement cette fameuse sécurité où là, l'intransigeance est loi, et où l'on s'oblige à respecter les règles impérativement, à la manière de vrais pros du rail, et où aucune faute ne sera pardonnée.

Notons enfin, que sans les autorités et les volontés de la première heure, rien n'aurait pu se construire et, si ces autorités et ces volontés n'avaient pas eu les bénévoles, rien n'aurait pu tenir, beaucoup d'exemples, notamment dans notre région le confirment. Soyons assurés que tant qu'il y aura des passionnés par ce qu'ils font, le chemin de fer Dunières-St Agrève sera soutenu, et le patrimoine sauvegardé. ●



Voiture ex-NYON St-CERGUE

dans un cadre qu'ils auront pris soin de remettre en état. Ce cadre étant la gare de Dunières Ville gracieusement mise à disposition par la commune de Dunières. Il est évident et incontestable que depuis ce temps là, la ligne exploitée par les



Le Génie des collines

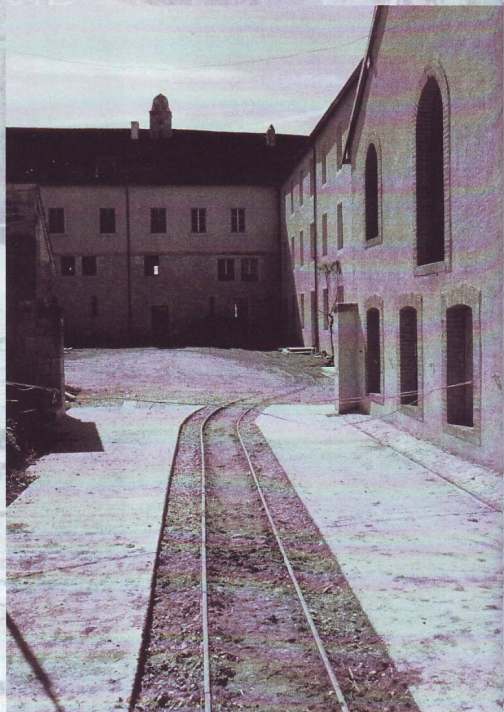
PAR Mlle LOAN LY BAO



*Il y a des hommes qui ont des rêves et en parlent.
Il y en a d'autres qui ont des rêves et les réalisent.
Bernard Aubertin est de ceux là. Pour vous, mlle Loan Ly Bao est allée le rencontrer. Attention moteur ! Nous sommes à bord d'une petite Clio, la route est sinueuse et verdoyante. Le printemps montre le bout son nez, notre esprit est sans cesse parcouru par une seule idée...*

Comment ça va être là-bas, chez Bernard Aubertin. Comme s'il fallait absolument avoir des images à mettre sur le mythe de ce rêveur qui voulait avoir une abbaye pour fabriquer ses orgues et son train devant sa porte. Notre esprit s'évade encore à imaginer ce lieu étonnant. Quelques lacets de plus dans ce paysage vallonné et là, enfin au milieu d'un charmant village du Jura, une abbaye presque mystérieuse, devant nous, nous coupe le souffle. C'est là ! ... Nous arrivons dans une cour de cailloux blancs. Capricieux, le soleil nous réchauffe un peu. Une gardienne nous montre le chemin et nous arrivons dans une immense bâtisse où chaque pièce est un atelier où s'affairent des compagnons qui nous répondent un à un : oui, il était là, il y a encore 2 minutes... Allez voir à la menuiserie. Arrivé à la menuiserie : allez voir à l'atelier des tuyaux... etc... Sans se parler, chacun de nous deux se demande si Bernard Aubertin existe bien vraiment. Encore quelques ateliers, et le voici. Le facteur d'orgue en personne, mais très occupé. La maison est en effervescence. Le dernier orgue est terminé, quelques réglages et ce sera son démontage pour le déménagement, destination l'église St Marceau d'Orléans.

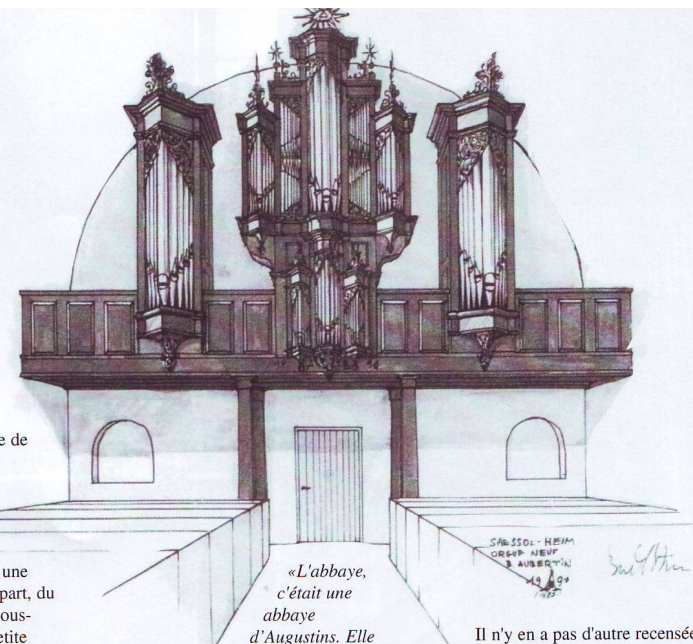
« J'ai commencé mon métier en 1975 et en 1995 le ministère de la Culture m'a nommé maître d'Art à vie en facture d'orgues. J'ai commencé à construire mes orgues dans l'abbaye en 1978. J'ai fabriqué à ce jour un nombre incalculable d'orgues pour la Suisse, l'Allemagne, le Portugal, le Brésil, l'Ecosse, l'Espagne, 18 pour le Japon. Le dernier c'est celui-ci nous allons le démonter pour l'installer à Orléans et les prochains, vous pourrez les entendre à Paris en l'église de l'île Saint Louis et à l'université d'Aberdeen en Ecosse. Je dis un nombre incalculable car entre les constructions, les reconstructions et les restaurations... »



Au bureau, Madame Aubertin apparaît au milieu d'une myriade de dossiers, plans, esquisses et documentations d'orgues et de trains.

Un instant, mes yeux s'arrêtent sur une petite pile d'ouvrages, un peu à part, du thème : « apprenez le Japonais vous-même... ». Il faut dire pour la petite histoire que notre hôte s'offre le loisir de négocier ses orgues en japonais, car il en a appris la langue. Moi-même étudiante en langues orientales, je dois avouer toute mon admiration pour ce personnage hors du commun.

Monsieur Aubertin, c'est l'homme expert et minutieux, il connaît tout sur la fabrication de l'orgue, tout en regardant un apprenti menuisier auquel il distille son savoir, il affine les réglages du son de chaque tuyau, sans quoi un orgue monté n'aura pas le son qui convient. Ce génie nous parlera longuement des réglages fins de chaque tuyau, de l'importance d'adapter les timbres au spectre sonore des langues de chaque pays. Les tuyaux, les plus drôles de forme, restent à mes yeux ceux de la voie humaine avec leurs petites têtes de bonhommes casqués.

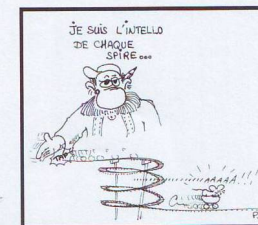


« L'abbaye, c'était une abbaye d'Augustins. Elle date de 1137. Je l'ai acquise en 1978. Elle était en très mauvais état. J'en ai profité pour décaisser le centre du bâtiment principal pour obtenir une très grande hauteur sous plafond. Sans reposer les planchers des étages, j'ai de cette façon une salle assez haute pour construire les plus grands orgues. »

Il n'y en a pas d'autre recensée en France.

Marchant le long de la voie, Bernard nous confia « passionné par les trains, je rêve depuis toujours d'avoir mon propre réseau. Dans les travaux, vous imaginez bien quelques morceaux de voies, un premier parcours pour déblayer les ruines, ensuite un embranchement pour monter au séchoir à bois en face de l'église... Là, les troncs d'arbres sciés en planches sont transportés par wagonnets jusqu'à la menuiserie, comme les plaques de plombs nécessaires à la construction des tuyaux. Par chance, la voie courbe est légèrement en pente, un rien suffit pour faire avancer le wagonnet lourdement chargé. » La pose de la voie semble bien réfléchi.

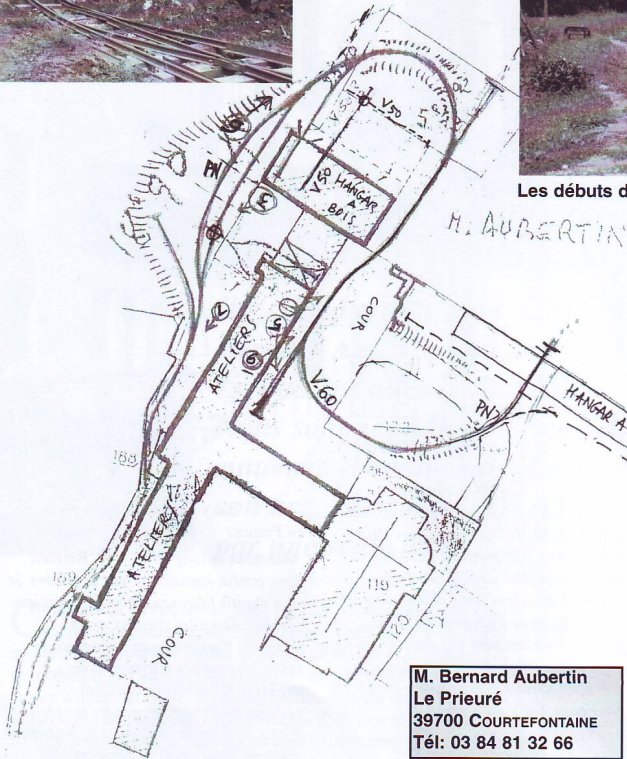
Les trains :
La voie est composée de deux kilomètres de rails portables en 9,5 puis sur traverses bois 12 et 14 Kg, les wagons plats portent la marque Decauville, les deux wagons bennes sont des Pétolat. Dans un atelier de mécanique, notre facteur d'orgue restaure un locotracteur LLD monocylindre de 15 CV. Plus loin, l'autre loco est un Orenstein & Koppel de 1914 équipé d'un moteur Diesel HATZ de 15 CV et d'une génératrice qui alimente un moteur électrique placé sur l'essieu. Cet engin avait été abandonné en 1917 par les Allemands et qui a atterri dans une carrière de Bologne. Bientôt, monsieur Aubertin va transporter son troisième locotracteur, offert par un ami, un Ruston de 20 cv et des wagons, autrefois utilisés dans une briquetterie de la Somme. Mais un drôle d'insecte métallique attire désormais notre regard. Quelques pas vers lui, nous sommes face à une pelle mécanique Cérés sur voie de 60 !



Le montage des voies est-il arrivé par envie ou par besoin ? « Les deux, un calcul économique, animé par la passion. »



Les débuts de L'Orenstein & Koppel au Prieuré

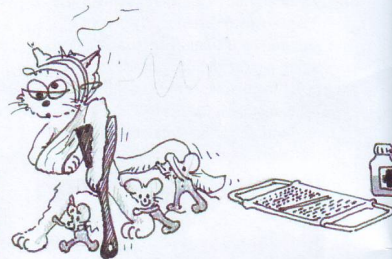
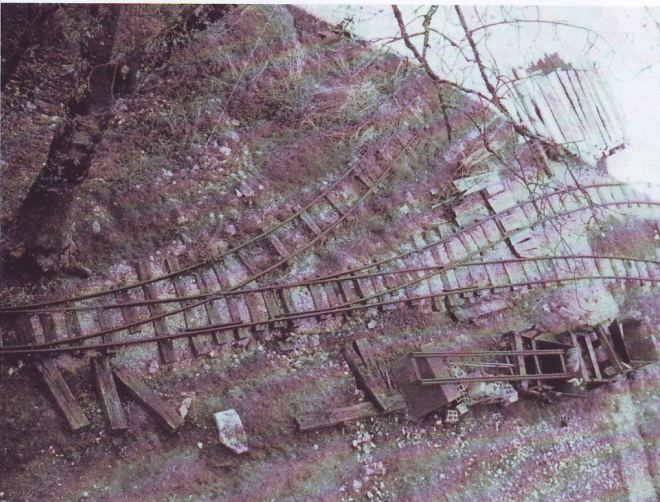


M. Bernard Aubertin
Le Prieuré
39700 COURTEFONTAINE
Tél: 03 84 81 32 66

Je dois réunir 8 personnes pour porter un gros plateau. Sinon je devrais acheter un engin élévateur, la loi et la sécurité du travail obligeraient à faire une formation cariste. Tout ça c'est plus cher qu'un wagonnet de deux cent francs.»

Une autre voie nous mène au jardin où le projet est de racheter la propriété suivante ; un sol de terre karstique, un calcaire fissuré et très dur, rempli de bosses et de trous, comme on les redoute lorsque l'on installe une voie ferrée. Mais rien ne semble freiner l'enthousiasme de notre cheminot dont nous suivons son bras du regard, imaginant, la gare, les courbes et les embranchements du futur, projetés dans la propriété du voisin.

Côté jardin, dans l'ordre d'arrivée devant nous : chat, bouc, chevaux, poney, poule, coq...Le bateau de Noé semble-t-il est venu s'échouer là un jour. Le domaine est aussi le refuge des animaux heureux. Ceux-la comme le personnel, semblent bien s'être adaptés. Ils enjambent rails et aiguillages pour continuer leur route.



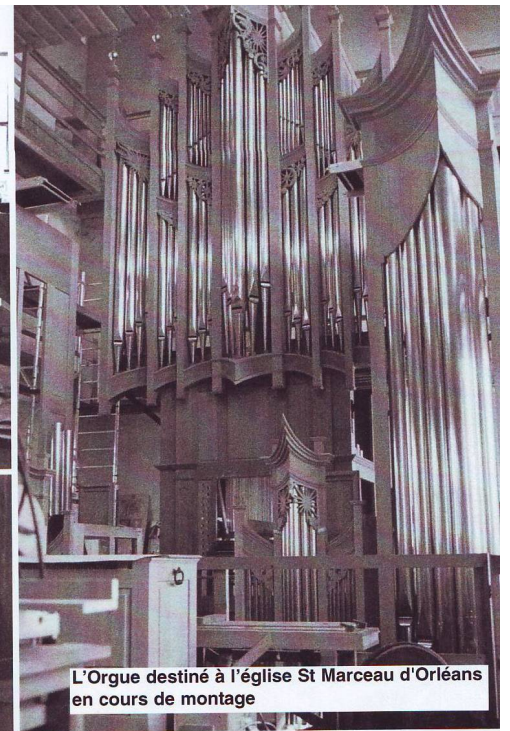
Fabrication des tuyaux en bois



Tableau d'enclenchement

Encore quelques questions notées à la hâte sur un petit papier improvisé et nous allons rentrer sans oublier de vous rapporter le moindre détail de notre incroyable visite.

Nous nous saluons et proposons bien sûr de lui envoyer notre rédaction par e-mail. Là notre hôte fut catégorique « ne comptez pas trop sur moi pour vous répondre. Les ordinateurs, je les utilise le moins possible, je hais ces engins ! »

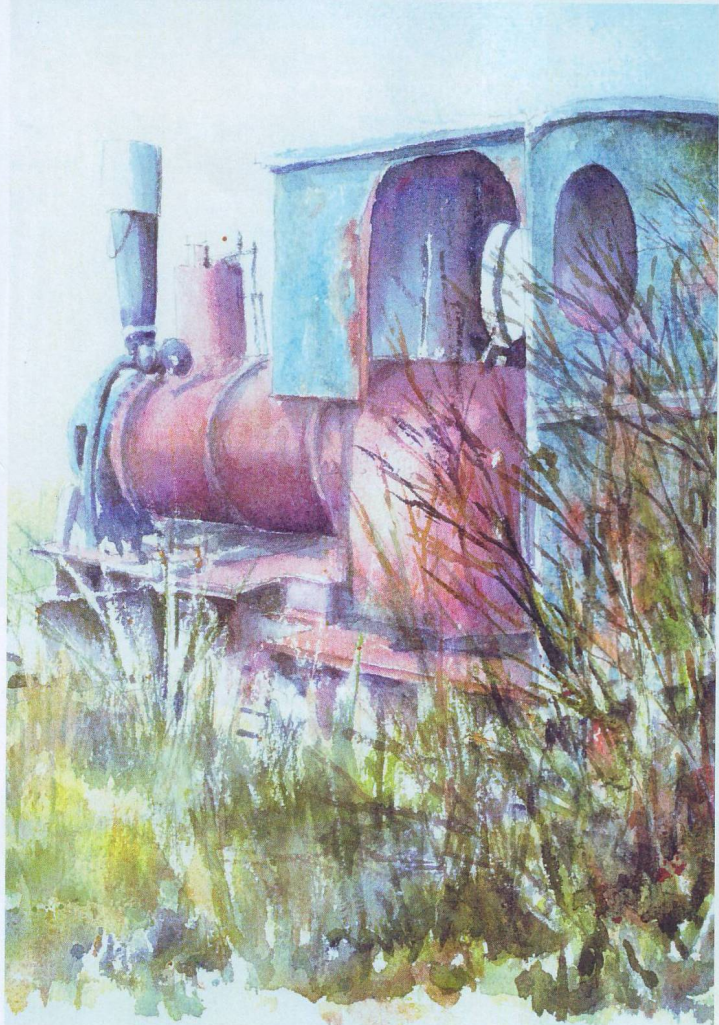


L'Orgue destiné à l'église St Marceau d'Orléans en cours de montage

Enfin si vous avez des rails ou des wagonnets, si vous avez du temps de libre venez aider Bernard Aubertin à terminer son installation, vous vous ferez un ami cultivé, passionné de trains et de techniques. Mais attention il faudra absolument prendre rendez-vous car il est toujours très occupé. ●



Etalonnage de l'harmonique la qualité indispensable du facteur d'orgue



The Painters in Grez-sur-Loing



フランス

グレー村の画家たち展

2001年1月27日(土) - 3月4日(日)

開催時間 午前10時-午後5時(入館は午後4時30分まで)

休館日 水曜日

主催 西宮市大谷記念美術館、株式会社 読売テレビ、美術家連帯協議会

協賛 外務省・文化庁・西宮市教育委員会

協賛 花王、清水建設

協力 日本観光

入館料 一般800(600)円・高校生600(400)円・小学生400(200)円()内は前売・団体(20名以上)料金

西宮市大谷記念美術館

西宮市中央通り39番地 TEL:0798-33-0164 予約センター TEL:0798-22-3436(001)

阪急電車:長瀬駅南口15分 / 阪神電車:香櫨園駅南口5分

tortillard

est édité par l'association

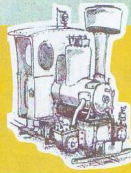
du Tacot des Lacs.

77880 Grez sur Loing

Tél : 01 64 28 67 67

Fax : 01 64 78 30 78

Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr



tortillard
Le journal des passionnés de locomotive industrielle