

tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Coup de coeur

La Mer de Sable



Talent des autres

Le troubadour du rail



Globe trotteur

Voie étroite sur l'archipel Nippon

形式	31
自重	447t
容積	05
換算	08
定員	37

59-2
59-2
山口管



Petite histoire de la 020 Maffei



Editoria

Les passionnés de trains sont des gens vraiment remarquables, un peu à part, ils travaillent selon leurs convictions et réalisent leurs rêves. Ils reproduisent au sein de leur groupe le même schéma que dans toutes les associations, où l'on retrouve parfois le membre rêvant d'être à la place du président pour s'attribuer son mérite et voir sa collection. Tous ces bénévoles, sauf ce dernier, ont un point commun, la démarche affective. Leurs actions sont parfois originales et inattendues, mais sincères.

Dans ce numéro, nous avons choisi de vous parler d'un personnage atypique qui travaille avec acharnement, sans se soucier de son image, une sorte de visionnaire idéaliste au costume de ferrailleur.

Nous avons le plaisir de vous présenter, également, les précieux témoignages de nombreux passionnés, bien décidés à partager avec vous leurs recherches, leurs connaissances, leurs expériences et une bonne part de leurs émotions.

Bonne lecture, bon divertissement et à bientôt ●

Patrick Mourot

Sommaire

Yamaguchi	p 2
Le Troubadour du rail	p 4
Le petit CF des Chanteraines	p 7
Petite histoire de 020 Maffei	p 8
Le Train des Lavières à Is/Tille	p 12
Courrier des lecteurs	p 13
Le petit train des sables	p 14
La Cie des sables de Grès	p 15
Noyan d'Allier - la mine	p 15
Suite du courrier des lecteurs	p 16
Construction d'un Billard T75	p 17
Le petit train de la Mer de Sable	p 18

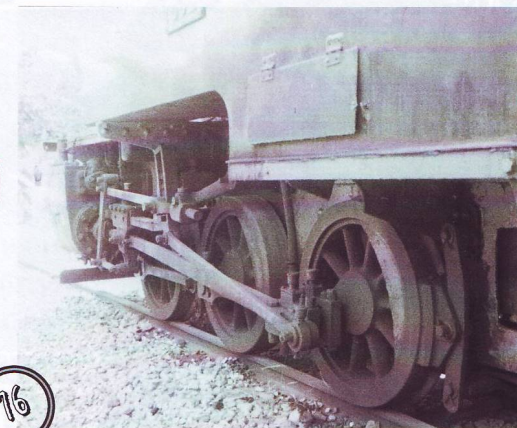
GLOBE TROTTEURS

Au Nord-Ouest de Tokyo, à environ 70 km de la capitale se trouvait, jusque vers les années 60, l'un des derniers réseaux à voie étroite de l'archipel Nippon : la ligne Yamaguchi à traction Diesel et à écartement de 76 cm finit son exploitation avec des petits autorails.*



YAMAGUCHI

PAR PHILIPPE RAVET



Cette ligne privée s'étant trouvée en difficulté financière, sa fermeture fut décidée. Mais un groupement d'amateurs réserva une gare et quelques kilomètres de voie de manière à y établir une ligne musée avec des matériels anciens conservés par la compagnie. Les wagons étaient ceux du réseau et les locomotives à vapeur des 030 à tender de construction Sino-Japonaises, sans doute rapatriées de Taiwan.

Malheureusement, la passion des uns n'était pas forcément partagée par les autres, en l'occurrence celle des voisins de cette ligne ; et le spectre de locos à vapeur crachantes et fumantes dans cette zone très urbanisée, déclencha une levée

de boucliers qui eut raison des projets de cette association.

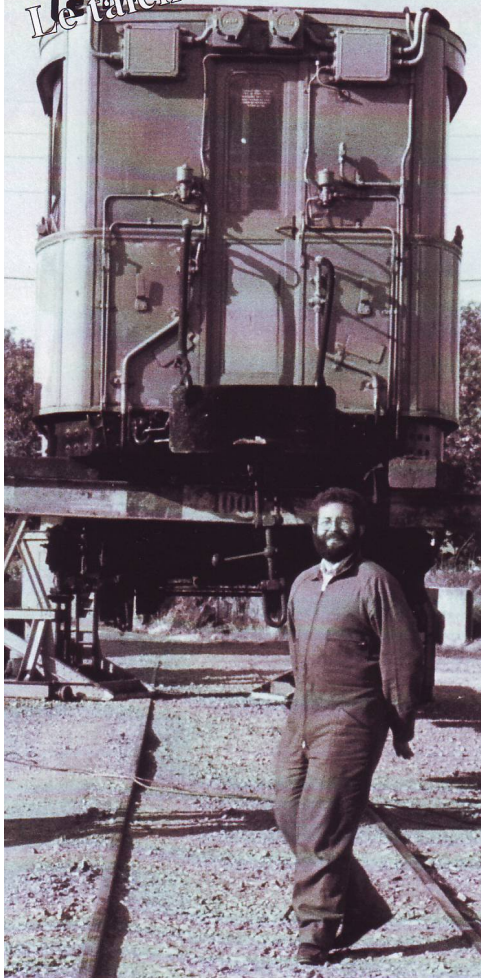
Le matériel resta à rouiller sur place pendant quelques années et fut heureusement sauvé. Il roule au parc de Seibu, jardin d'attraction genre Disney Land ce qui est tout de même mieux que le chalumeau d'un récupérateur !●

*L'écartement standard au Japon est le métrique anglais de 1mètre 06. Seul le Shinkansen est aux normes de 1mètre 43 comme en France.

Juste avant la vente du matériel, l'association proposait la visite des trains à en gare.



LE TALENT DES AUTRES
Le talent des autres



Le troubadour du rail

Un artiste visionnaire aux talents multiples

PAR PATRICK MOUROT

Aujourd'hui, j'ai sauvé 58 véhicules ferroviaires en voie normale de la démolition. Certains roulent sur des touristiques, comme c'est le cas pour le Picasso du chemin de fer de Vendée ou comme les voitures Pullmans d'agences de voyages internationales...

Discret, modeste et chaleureux, Frédéric Delahaye est visiblement un personnage bien connu par les amateurs de trains. Sa capacité de travail et son imagination semblent dépasser d'une tête beaucoup d'entre nous. Opiniâtre et déterminé dans ses actions, on doit bien se douter, qu'il lui faille beaucoup de courage et d'intelligence, pour réaliser ce genre de rêve sans fortune personnelle.

Dans le monde des collectionneurs de trains, il occupe la place du parent pauvre que j'occupais, il y a encore dix ans. Un peu mis à l'écart, plutôt toléré semble-t-il par les amateurs, on lui accorde visiblement plus de méfiance que d'amitié. Son travail ne semble pas bien perçu. Absorbé par un projet ambitieux et un travail insurmontable, notre cheminot récupérateur ne parade pas souvent dans les salons.

Accompagnant un ami en affaire avec lui, je me suis rendu sur place à cette occasion, pour rencontrer ce personnage

et visiter son «cimetière des Ifs».

Ce jour là, notre hôte nous fait visiter sa gare et nous explique : *j'ai acheté ma première voiture restaurant à l'âge de 16 ans.../.../ Aujourd'hui, j'ai sauvé 58 véhicules ferroviaires en voie normale de la démolition. Certains roulent sur des touristiques, comme c'est le cas pour le Picasso du chemin de fer de Vendée ou comme les voitures Pullmans d'agences de voyages internationales...*

Discret, modeste et chaleureux, Frédéric Delahaye est visiblement un personnage

bien connu par les amateurs de trains. Sa capacité de travail et son imagination semblent dépasser d'une tête beaucoup d'entre nous. Opiniâtre et déterminé dans ses actions, on doit bien se douter, qu'il lui faille beaucoup de courage et d'intelligence, pour réaliser ce genre de rêve sans fortune personnelle.

Ce personnage ne travaille pas avec une association d'une centaine de membres ! Il est simplement aidé par son épouse et de son meilleur ami avec lequel il abat un véritable travail de titan.



Cela ne va pas sans lui attirer quelques jalousies.

Le C.V. de notre sympathique pirate du rail est déjà bien rempli. A 25 ans, il ouvre le chemin de fer touristique de la Londe entre Elboeuf et Petite Couronne. Une ligne sans pareille, longue de 16 kilomètres avec un viaduc de 17 arches et un tunnel de 1,3 km. Sur ce circuit, à bord d'un autorail Picasso, 10 000 personnes s'empressent chaque année. Son réseau est affilié à la FACS-UNECTO. Malheureusement, au bout de 6 ans d'exploitation et de bonheur, le projet du tramway de la ville de Rouen vient chasser notre aventurier du rail de son site.

En 1996, afin de sauver son matériel de la ligne fermée, il achète alors la gare des Ifs près d'Etretat. Il déplace l'ensemble de sa collection en 1 seul convoi par la voie SNCF. Ce convoi hétéroclite, composé de voitures voyageurs, wagons de marchandises, locotracteurs, mesure alors 500 mètres de long. Seule, la rame Budd sera détruite en raison du coût exorbitant de



Voiture restaurant 4208

son démantèlement, de la pression exercée par la SNCF et l'absence d'acquéreurs fermes.

Plus tard, par la route, il rapatrie de Belgique, 36 voitures Pullmans destinées à la démolition, pour lesquelles il organise ses interminables convois exceptionnels.

Il passe déjà bien pour un fou ! Emporté par la passion, il sauve la 230 Ouest sur le point d'être ferraille, à Villeneuve Saint Georges, immobilisée pour une boîte chaude. Confronté à un trop bref délai pour obtenir les autorisations de convoi exceptionnel par la route, il lui faudra démonter cette machine en pièces pour la transporter. Il le fait tout seul avec ses deux petites grues de 10 tonnes et une main dans le plâtre. *Ce jour là,*

nous raconte-il : je sautais d'une grue à l'autre pour sortir la chaudière du châssis, il fallait la monter très haut, car ses foyers sont très profonds. Lorsque la chaudière fut arrivée tout en haut, au moment où j'allais descendre de la grue qui levait le côté foyer, je sentis sous moi la grue qui commençait à basculer vers l'avant. Elle était à sa limite de capacité et c'était mon poids qui faisait le reste de l'équilibre. Mais alors tout a basculé ? Non, car je suis vite remonté dans la grue, je me suis placé le plus en arrière possible et j'ai réussi à la faire avancer sur ses roues de quelques centimètres et tout c'est re-stabiliser...Ouf ! Peu de temps après, avec trois copains, il sort la 140 C 22 des gazons de la cité des Crêles à Vierzon, sous la barbe des ferrailleurs.

Retrouvez le TORTILLARD et la revue de la FACS-UNECTO à L'INVITA LIRE
12 rue de chateau Landon
75010 Paris.
La seule librairie parisienne ayant un wagonnet en voie de 50 comme enseigne.

INFO - INFO:
ARDECHE-MINIATURE
organise la 4ème rencontre de la voie de 45 mm.
les 9/10/11 mai de 10 à 18 h00
1230 r. de Nîmes 07130 SOYONS



Intérieur de la voiture restaurant 4208

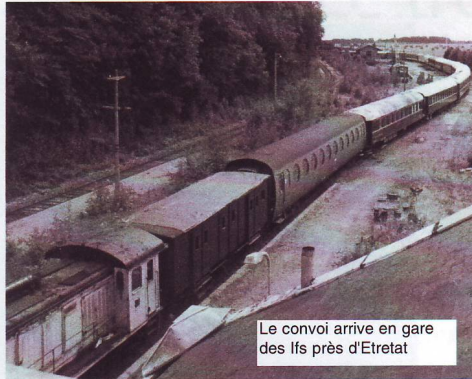
...Le troubadour du rail

Le temps de souffler un peu, il se fait la voix en travaillant en partenariat avec la société Intra-Flug et Rebutec pour la restauration de voitures Pullman destinées à équiper des trains de prestige sur les grandes lignes européennes.

Aujourd'hui, notre artiste est impliqué pour la création d'événements dans une production scénographique au château de Saint-Fargeau.

Attiré par ce phénomène, le propriétaire des lieux a vu, en cet artiste visionnaire aux talents multiples et en son matériel, la clef de son succès. Cette chose terminée, notre aventurier du rail prépare son nouveau projet. Il a du mal à prendre son envol, c'est normal, car notre artiste non fortuné n'a pas choisi le plus facile, encore une fois.

Radié à son insu par des nouveaux dirigeants de notre fédération, je suis triste à voir ce manque de clairvoyance au sujet de l'avenir de notre groupement, car si quelqu'un a montré sa capacité et a pris des risques incroyables dans notre milieu des vieux trains, c'est bien lui !



Le convoi arrive en gare des Ifs près d'Étretat

Avec son côté frondeur, il symbolise, sans le savoir, ce que beaucoup de passionnés auraient voulu être sans jamais avoir pris de risques. De son côté, son épouse me dira : *la situation économique est parfois dramatique, mais il trouve toujours des solutions pour se rétablir. Je l'ai vu s'user au travail et*

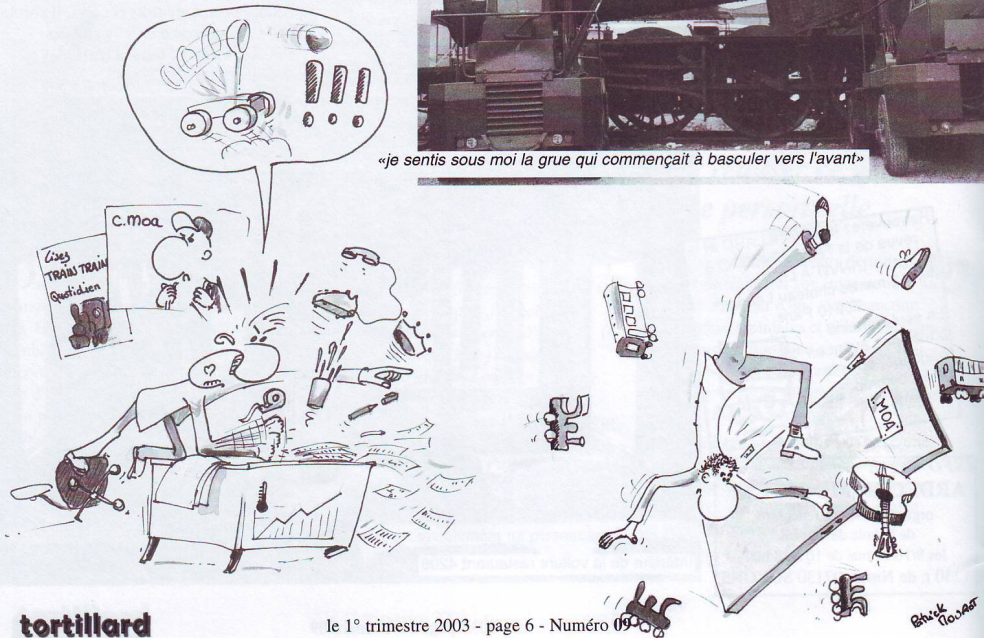
surtout, s'abimer des autres !

Ne serait-il pas plus constructif de prendre du recul afin de voir et reconnaître le travail de sauvetage déjà effectué ? Ne devrions-nous pas plutôt être plus indulgents et nous soutenir mutuellement en ne se bornant pas seulement à ne dénoncer que les «petits échecs» des autres ?

Blessé quand-même, mais avant tout sagement dégagé de toutes ces futilités. Idéaliste, mais les pieds sur terre, Frédéric Delahaye prépare son avenir. Farouchement opposé à toutes formes d'injustice, je lui accorde sans délai toute mon amitié. J'espère qu'il nous étonnera dans ses nouveaux projets, et que Tortillard aura le plaisir d'en annoncer la nouvelle. ●



«je sentis sous moi la grue qui commençait à basculer vers l'avant»



Le petit Chemin de Fer des Chanteraines

PAR MARC A. DUBOUT



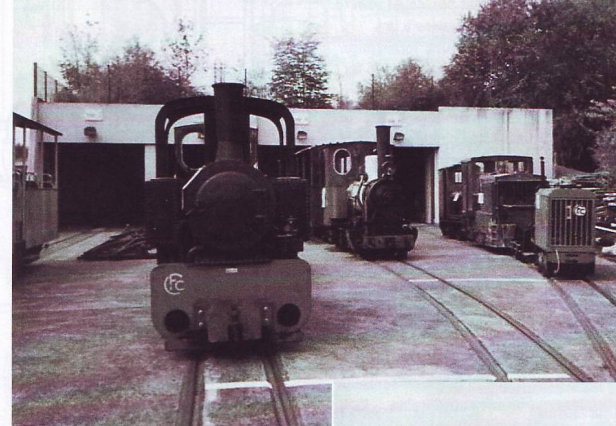
Le petit Chemin de Fer des Chanteraines trotte toujours tranquillement dans le parc entre monts et vaux, courbes et contre-courbes. Sa nouvelle gare évoque le départ, les vacances, le dépaysement, l'ailleurs. Aux Chanteraines, des passionnés retapent de vieilles locomotives à vapeur nourries au charbon qui crachent leurs volutes de fumée blanche. Un voyage plein de panache en somme. Superbement restaurées, les voitures remises sur rails sentent bon l'ambiance d'autrefois.

Réalisée en 1981 pour joindre les différents points des 70 hectares de parc,



La 020 Koppel avec une authentique distribution «Koppel» (ex-Floris Lepers, ex-entreprise de TP Lecat à Péronne).

Decauville 020, (ex-Céramique de la Comté), Koppel et loco Plymouth (ex-Cantin).



fériés. Des circulations, en hiver, ont lieu en fonction du temps.

Du 20 au 24 Décembre 2002, le Chemin de Fer des Chanteraines était présent au parc de l'Hôtel de Ville place de la Mairie à Villeneuve-la-Garenne avec une petite ligne en voie portable d'une centaine de mètres sur laquelle circulait un locotracteur et trois baladeuses à essieux. ●

Chemin de fer des Chanteraines :

46, avenue Georges-Pompidou

F-92390 Villeneuve-la-Garenne

Tél/fax : 01 40 85 86 20.

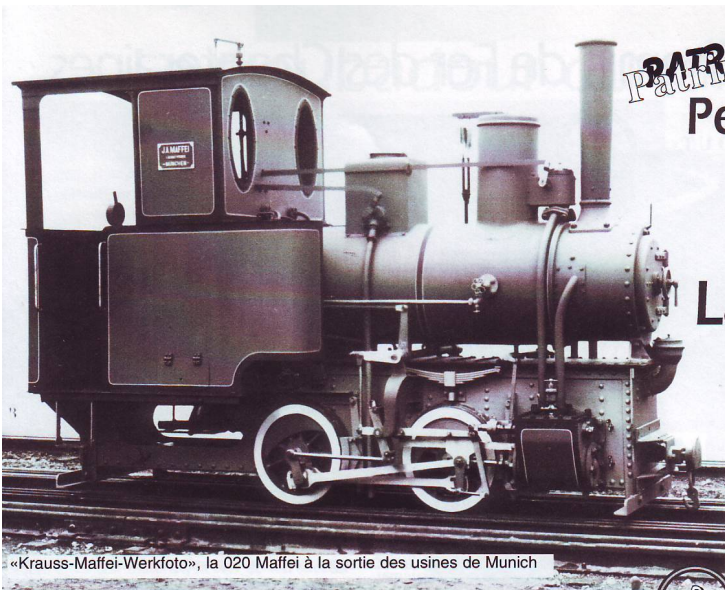
<http://perso.wanadoo.fr/cf-chanteraines/>

la ligne de chemin de fer en voie de 60 relie le pont d'Épinay à la gare de Gennevilliers RER en passant par le Passage Verdure.

Ces 5,5 km de voie permettent d'avoir un superbe aperçu du parc et de magnifiques vues sur Paris, le Sacré Coeur et la Tour Eiffel.

Le Chemin de Fer des Chanteraines (CFC) fonctionne de Mars à Octobre de 15h à 18h à raison de un ou deux trois trains, les Mercredis et Samedis et de trois trains les Dimanches et les jours





«Krauss-Maffei-Werkfoto», la 020 Maffei à la sortie des usines de Munich

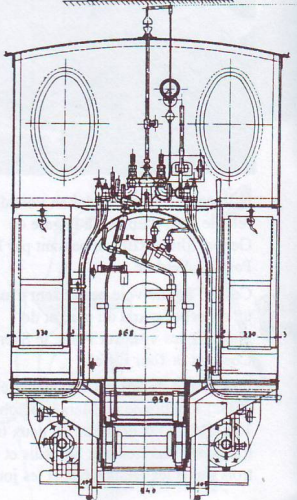
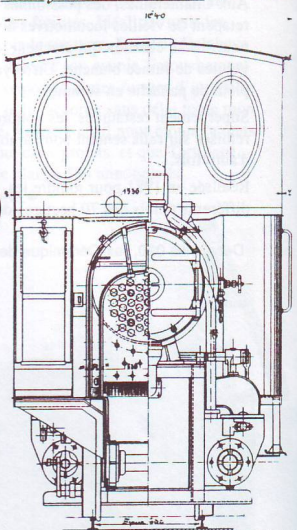
PATRIMOINE
Patrimoine

Petite histoire de l'identification d'une locomotive à voie étroite

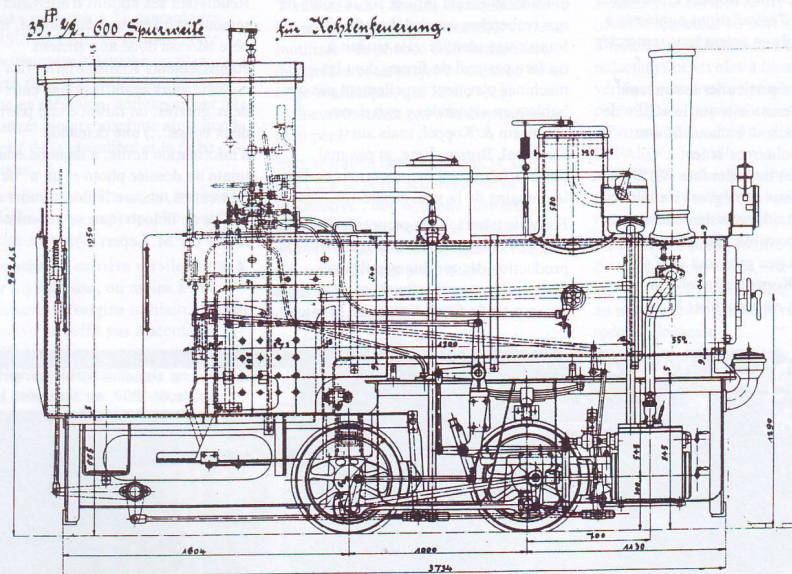
PAR
JEAN-MARC BELLIERES

La 020 Maffei

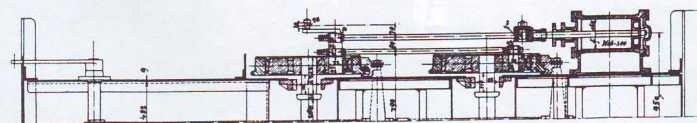
Zeichnung. Nr. S. L. Norm. 500. (35. 22. 600)



Mais comment retrouver la paternité de l'engin dans la «jungle» des constructeurs allemands ? Et, au fait, cette machine était-elle arrivée en France par l'intermédiaire d'un importateur ou par «fait de guerre» ? Autant de questions sans réponses, aucune «piste» sérieuse. Il ne nous restait plus qu'à mettre à l'épreuve les connaissances d'un maximum d'amateurs avertis....



Maffei 1:10



Plan original gracieusement offert par les établissements Krauss-Maffei

Petite histoire de l'identification d'une locomotive à voie étroite, de sa redécouverte à Aurillac à son transfert au Tacot des Lacs...

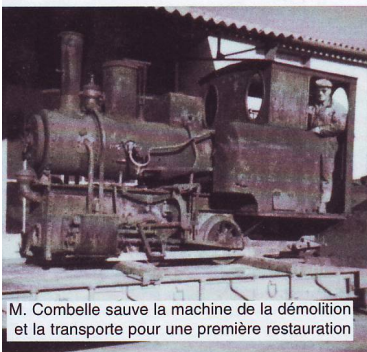
L'histoire - ou tout du moins l'histoire connue - de cette machine débute dans la seconde moitié des années 80, lorsqu'elle fut mise en vente par son propriétaire d'alors, M. Combelle qui avait réuni une petite collection d'anciens matériels et agricoles dans la région d'Aurillac à Jussac.

Elle fut acquise par l'AFASOC (Association Familiale Sociale et Culturelle), une association présidée par mon père qui caressait le rêve de créer en Moselle une courte ligne touristique à voie de 60. Cette réalisation aurait été la

consécration d'une vie passée au sein de diverses associations vouées à la conservation du patrimoine ferroviaire, reflet de sa passion des chemins de fer secondaires et autres tortillards...

Tout à fait novice en matière de vapeur vive - qui plus est à l'échelle 1... - il s'était assuré, lors de la transaction, le concours précieux d'un ancien cheminot vaperiste, membre de l'AAATV de Metz qui, après un rapide examen, avait estimé à une année environ, le temps à prévoir pour une remise en état de marche (nous étions bien loin de nous douter que, quelques années plus tard, l'équipe du Tacot des Lacs allait ramener ce délai à moins de deux mois !).

Toujours est-il que la machine semblait parfaitement «saine» sur le plan mécanique et avait fait l'objet d'une remarquable remise en «état de présentation» incluant un important travail de tôlerie (reconstruction d'une grande partie de la cabine) et l'application d'une livrée verte et noire du plus bel effet... En contrepartie, l'intégralité des tubulures, tringleries et organes de commande avait été déposée au cours de cette première restauration, sans repérage préalable, et les deux injecteurs manquaient à l'appel. En échange, il y avait dans le «colis» de pièces détachées accompagnant la loco une simple... pompe à vapeur !



M. Combelle sauve la machine de la démolition et la transporte pour une première restauration

Je n'ai jamais su si cet appareil avait réellement été monté sur la machine ; dans l'affirmative, il témoignerait d'un état final bien peu orthodoxe...

Notre grand regret, notre vendeur n'était pas en mesure de nous fournir d'indications précises quant à l'origine et au passé de cette locomotive, dont il ignorait jusqu'au nom du fabricant. Histoire de ne pas la laisser «orpheline», il la présentait familièrement comme une

Orenstein & Koppel. Ainsi que nous n'allions pas tarder à le découvrir, cette hypothèse était en réalité la moins vraisemblable...

Sur le plan technique et esthétique (bâche à eau entre les longerons du châssis, petites caisses à charbon en avant de l'abri...), cette machine paraissait indiscutablement d'origine germanique. Mais, comment retrouver la paternité de l'engin dans la «jungle» des

constructeurs allemands ? Et, au fait, cette machine était-elle arrivée en France par l'intermédiaire d'un importateur ou par «fait de guerre» ? Autant de questions sans réponses, aucune «piste» sérieuse. Il ne nous restait plus qu'à mettre à l'épreuve les connaissances d'un maximum d'amateurs avertis, voire se fier à leur «flair» le cas échéant...

Il s'ensuivit alors une période de recherche passionnante où mon père pris contact avec de nombreux particuliers et associations, tant dans le but d'étayer son projet que d'identifier la locomotive (qui sembla se jouer malicieusement de la perspicacité de tout ceux à qui elle fut présentée...). Bien que n'ayant suivi que d'assez loin ces démarches, je tiens à témoigner de l'extrême solidarité et de l'accueil chaleureux que nous réservèrent absolument tous les réseaux et membres ou dirigeants d'associations contactés à l'époque : qu'ils en soient tous remerciés ici.

Je conserve en particulier le souvenir inoubliable d'une visite sur le «CIP» de M. Lepers qui, tout en nous faisant découvrir les charmes et les particularismes de l'adorable «GISELE», l'une de ses deux protégées (les initiés comprendront...), nous démontra, sans contestation possible, que notre machine pouvait être à peu près tout sauf une Orenstein & Koppel, dont elle ne partageait pas en particulier le

mécanisme de distribution si caractéristique... En véritable connaisseur, il s'abstint de toute spéculation hasardeuse sur l'origine de la machine mais, jaugeant d'un œil expert les photos que nous lui présentions, il laissa échapper une remarque : «Votre machine, elle a des hublots de DFB ! Ou alors, ça y ressemble...»

Pour aussi anodine qu'elle fut, cette appréciation d'ordre esthétique allait considérablement influencer sur le cours de nos recherches car, à défaut de nous fournir une identité, elle tendait à exclure pas mal de firmes dont les machines n'avaient usuellement pas ces hublots en «amande» : exit donc Orenstein & Koppel, mais aussi Henschel, Borsig, Jung, et pas mal d'autres fabricants incontournables dans le domaine de la voie étroite...

Faute de mieux, nous reconsidérames la liste des constructeurs impliqués dans la production des machines militaires allemandes, parmi lesquels se distinguait notamment la firme Krauss de Munich

qui, antérieurement aux célèbres 040 DFB, semblait avoir été impliquée dans la conception des 030 «Zwilling», ces étonnantes machines jumelles produites dans les années 1890, munies, elles, aussi de ces fameux hublots... Cette firme offrait, de plus, l'intéressante particularité de posséder des ramifications toujours en activité de nos jours et, qui sait, peut-être détenait-elle encore des archives anciennes ?

Réunissant ses notions d'allemand remontant à l'époque du collège, mon père adressa donc aux anciens établissements Krauss-Maffei (les deux constructeurs ayant fusionné entre les deux guerres, on faisait d'une pierre deux coups...) une demande d'information écrite, à laquelle était jointe un dossier photo et un n° de fabrication, encore lisible sur une des bielles de la loco (encore un «truc» révélé par M. Lepers...).

Après avoir testé la solidarité des amateurs français, nous découvrîmes la serviabilité proverbiale des entreprises d'outre-Rhin : quelque temps plus tard, un courrier nous apprit en effet que, dans les registres de l'ancienne maison MAFFEI, le numéro en question correspondait bien à une machine à voie de 60, livrée neuve en 1914 à l'armée bavaroise. Elle porte le n° 3921. Cette machine, de type 020 T, appartient à un modèle de locomotive de chantier «Baulok» construit à 21 exemplaires entre 1907 et 1921. Et surtout, notre interlocuteur avait déniché un plan d'époque dont il nous joignait la copie : une vue en élévation, correspondant très exactement à notre machine ainsi que le descriptif de la chaudière et la fiche technique.

On cherchait chez Krauss, on trouvait une Maffei... peu importe, elle avait enfin une identité !

En revanche, sa carrière «civile» reste à ce jour mystérieuse, du moins à ma connaissance. L'origine militaire de cette locomotive ne suffit pas à accréditer la thèse d'une «prise de guerre», tout ceux qui se sont intéressés de près au destin parfois étonnamment tortueux de ces

petites locos laborieuses, souvent balottées d'un propriétaire à l'autre, le savent...

Toujours est-il qu'elle est la seule représentante de sa famille aujourd'hui recensée en France. Elle a, paraît-il, une «cousine» en Hollande, sur laquelle je manque d'informations.

Transférée en Lorraine, la machine ne fit l'objet que de travaux ponctuels et resta inutilisée : la priorité était donnée aux démarches et au projet de création de la ligne touristique, qui ne survécut malheureusement pas à la disparition de mon père.

Vers le milieu des années 90, le Tacot des Lacs se porta acquéreur de la locomotive : une nouvelle histoire commençait pour elle, qui débuta par une restauration «éclair» tout à l'honneur des ses nouveaux propriétaires, à qui je laisse le soin d'en narrer le détail dans le prochain n° du Tortillard !

En épilogue, je ne peux m'empêcher de mentionner une dernière anecdote, survenue peu de temps après son transfert au Tacot des Lacs... En 1998,

PUB

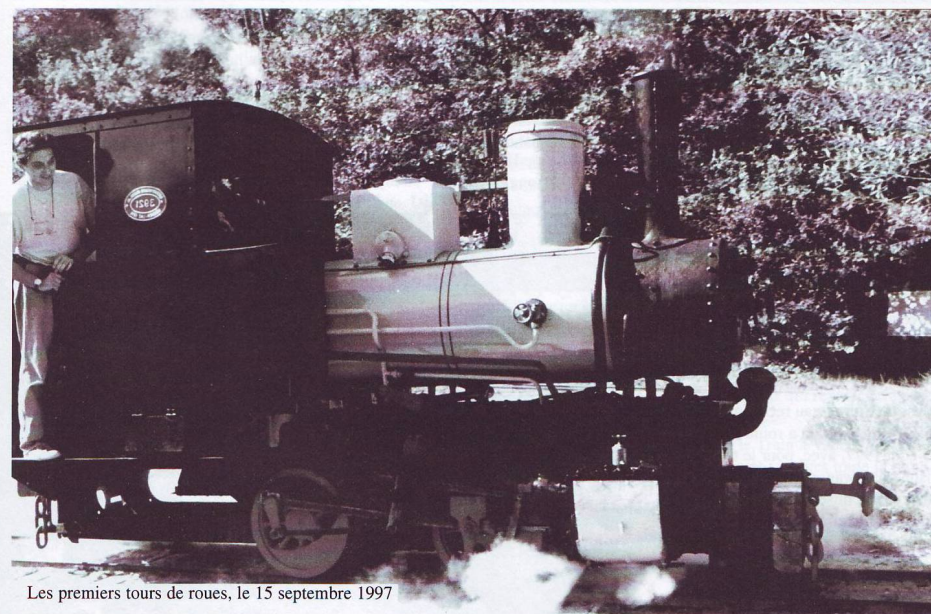
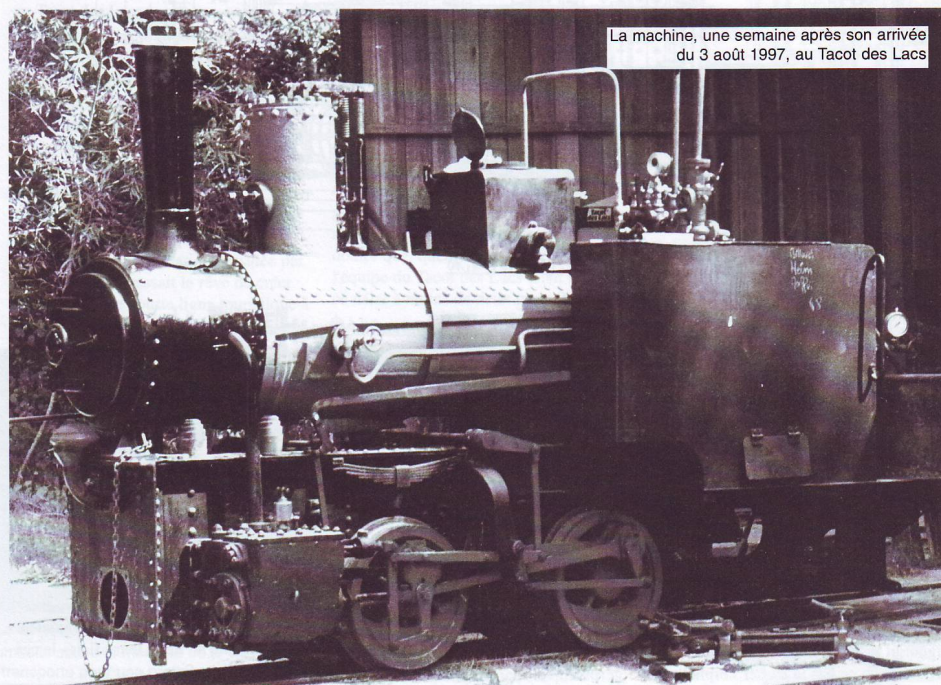


Librairie Leks
19, rue Pierre Lescot • 75001 Paris
Tél : 01 40 26 21 83 Fax : 01 40 26 38 83

Tortillard en vente ici

dans une revue bien connue des amateurs de chemin de fer à voie étroite, (dont le rédacteur en chef s'épuise d'ailleurs régulièrement à exhorter les rédacteurs bénévoles à bien vouloir vérifier leurs sources et vérifier les polémiques...), parut un entrefilet affirmant que, suite à la dissolution de l'AFASOC, les rails et la locomotive avaient été «bel et bien été ferrailés !» (sic) «Triste fin !» concluait le rapporteur de cette terrible nouvelle... La précieuse petite Maffei qui a eu tant de mal à retrouver son acte de naissance, se verra donc gratifier d'un avis de décès au moment précis où elle retrouvait une seconde jeunesse !

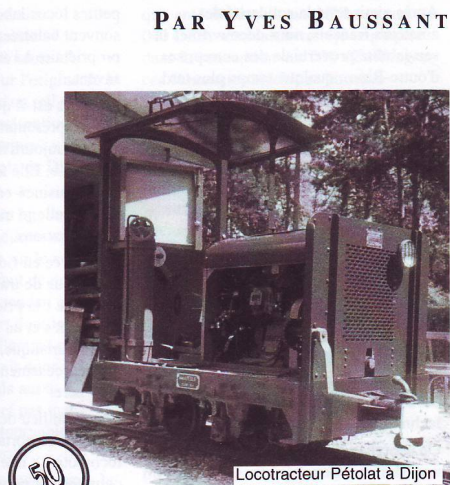
A mon avis, cette loco a une prédisposition pour battre des records, ou susciter des miracles ou les deux... ●



Les premiers tours de roues, le 15 septembre 1997

Le train des Lavières à IS sur Tille

PAR YVES BAUSSANT



Locotracteur Pétolat à Dijon



poursuivi sur la même voie. Le réseau mesurait 220 mètres et devant les difficultés d'agrandissement, la municipalité a

Pour l'avenir, nous agrandissons actuellement le réseau qui fera 1,4 KM, ceci est prévu pour 2003, et pour augmenter notre capacité de traction, nous restaurons actuellement, un Plymouth avec moteur Diesel de 45 CV.

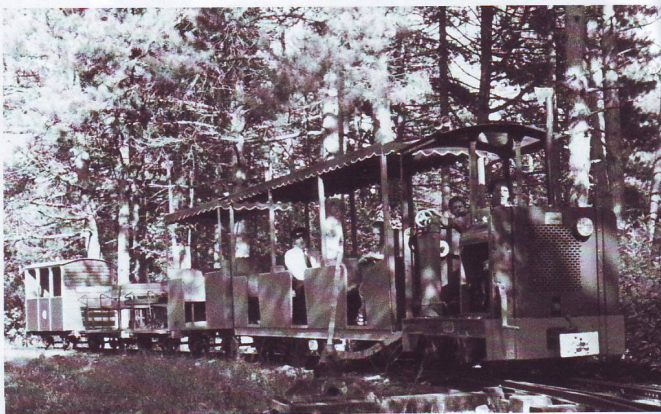
D'autres projets germent, mais il est un peu trop tôt pour prévoir leur réalisation. Le train fonctionne les dimanches et fêtes de mi-juin à mi-septembre et le 18 août nous avons fêté les 70 ans de notre Pétolat autour d'un gâteau et du verre de l'amitié.

J'espère que ce petit résumé fera plaisir aux lecteurs de Tortillard qui sont très amicalement invités à venir nous voir.

Notre association est née en 1976, mais les prémices de construire un train sont à rechercher depuis de nombreuses années. C'était dans la décennie 50, étant en vacances chez mes grands-parents à la Rochepot, près de Beaune, j'ai trouvé dans une sablière quelques wagonnets jetés dans l'eau et une bonne centaine de mètres de voies ; et mon rêve est devenu réalité. J'ai donc construit, avec l'aide de mes frères, une petite loco avec un moteur de moto et un wagon de 4 places, ceci pour faire rouler ce train dans le jardin de mes grands-parents.

mis à notre disposition un terrain où est installé le réseau actuel, avec un parcours de 600 mètres en boucle. Nous avons construit une voiture à bogies de 18 places et un wagon pour accès à un fauteuil de handicapé. En 1993, nous avons mis en service un locotracteur Pétolat de 1931.

Lors des essais de ce matériel, un journaliste nous a découverts, ceci nous a incités à rechercher un terrain pour construire un réseau recevant du public. Notre premier train a roulé le dimanche 13 août 1977, avec, pour le transport des visiteurs, 2 wagons de 4 places chacun, ainsi que la mise en service d'une nouvelle locomotive équipée d'un moteur de 2 CV Citroën. En 1978 est arrivé un wagon couvert construit à l'écartement de 0,50; nous avons



COURRIERS DU LECTEUR

Le Tramway du Cap-Ferret

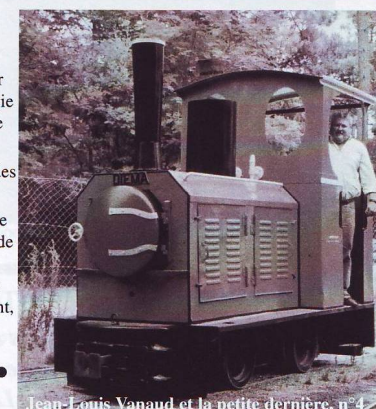


Le Tramway du Cap-Ferret* se porte bien. Après une belle saison, 28 000 voyageurs, à faire pâlir les plus hâbleurs de nos réseaux touristiques, les dirigeants ont décidé de moderniser le parc moteur. Pour cela, ils viennent d'acquérir un nouveau locotracteur Diema de 50 CV recarossé à l'effigie des autres machines en place. Elle porte le numéro 4 dont le titulaire est Philippe.

L'ensemble de la voie est refait avec des traverses neuves, des essieux construits neufs équipent les voitures voyageurs. Grâce à une équipe de volontaires acharnés animée par notre ami Jean-Louis Vanaud et son épouse, ce réseau a échappé de justesse à la démolition. Cela malgré la pression de la commune de Lège devenue propriétaire en 1989 qui voulait se débarrasser du réseau. Cette même équipe semble à présent, être bien entourée depuis 1997 par la nouvelle municipalité fraîchement élue, qui s'investit comme vous le voyez, pour assurer le meilleur avenir qui soit à ce charmant tramway. ●

C. Hoime & J-L Vanaud

*Tortillard n°4



Jean-Louis Vanaud et la petite dernière, n°4

Vélo-rail en Seine et Marne

Le conseil Général de Seine et Marne a décidé d'aménager l'ancienne voie ferrée de la Ferté Gaucher à Meillerey «la coulée verte du Haut Morin» dont il s'est rendu propriétaire dans le cadre de sa politique de préservation des espaces naturels sensibles. L'étude est déjà lancée. Elle prévoit

notamment la mise en place de vélo-rails et la réhabilitation d'une ancienne gare. Ce projet est un élément d'une politique plus générale qui vise à préserver, valoriser et faire découvrir la vallée du Morin. Renseignements : 01 64 04 03 87 ●
Seine et Marne magazine

Plombières les Dijon, Vélars sur Ouche

Le chemin de fer de Plombières les Dijon, Vélars sur Ouche pourrait bientôt être repris en main par une équipe ayant déjà fait ses preuves. C'est la collection personnelle du Président de

notre fédération Facs-Unecto, qui semble être choisie. Souhaitons bonne chance à ce projet. ●
G.Y.

Show devant

Le Tacot des Lacs vient d'acquérir une petite machine Krauss de 1899, un modèle semblable au type Zwilling de l'armée allemande. Elle est complète jusqu'aux lanternes, qui ne semblent pas d'origine mais à l'échelle de la machine. Un premier examen la donne gagnante à l'épreuve des mines.

Au sujet de ces machines, vient de paraître un livre: «Heeresfeldbahnen der Kaiserzeit» de Rüdiger Fach et Günter Krall aux éditions Verlag Kenning ●
contact : E-Mail : Kenning@firemail.de
Internet : www.verlag-kenning.de

Le Festival de la Vapeur 1900

Dans le cadre champêtre du village de Villiers-saint-Georges (Seine-et-Marne), se tiendra les 22-23-24 août 2003, le 1er «Festival de la vapeur 1900». L'extraordinaire foisonnement technologique du début du siècle sera évoqué à travers l'exposition et la mise en fonctionnement de machines agricoles de cette époque : routières à vapeur, locomobiles, tracteurs à «roues fer» (une dizaine de vapeur et une quinzaine de tracteurs). Des collectionneurs de toute la France seront présents avec leurs incroyables machines. On pourra notamment revivre des scènes devenues rares : labours à la vapeur (au treuil), promenade en routière, battage à la vapeur...

effectuer un rallye. Des comédiens bénévoles et des «poilus» équipés et avec leurs véhicules viendront compléter l'ambiance «Belle Epoque». Tout au long des trois journées, des animations seront proposées. Possibilité de repas sur place avec un restaurant de produits du terroir qui ressuscitera des recettes 1900.

Enfin, un véritable train à vapeur, le Train à Vapeur de la Brie (TVB), reliera Provins à Villiers-saint-Georges toute la journée et ajoutera sa touche «Vapeur» et «1900» au festival. La gare de Villiers est face à l'entrée du Festival.

Tous les passionnés sont les bienvenus, surtout s'ils veulent exposer... ●
Pierre Grand

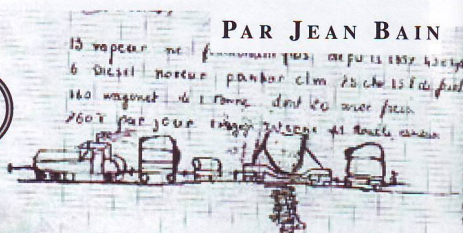
Entrée : 5 adultes / 3 enfant
Renseignement au 03 25 24 93 89



Locotracteur Billard n°5 transformé pour recevoir un moteur en V par Claude en 1967

Le petit train des sables

PAR JEAN BAIN



Récit d'un Voyage sur le Train de la Sablière par un garçon de 15 ans en 1962.

Passionné à cet âge de chemins de fer à voies étroites, j'allais en vélo depuis Fontainebleau voir fonctionner ce train dont le but était de transférer le sable siliceux de la carrière de Bourron Marlotte au canal du Loing pour être chargé sur péniches à destination des verreries françaises.

Un jour, un employé, chauffeur de locotracteur m'invita à l'accompagner un jeudi. Quel événement !

Nous partîmes donc du dépôt avec une

voie d'attente dans la carrière, nous accrochâmes une rame pleine de sable, en attente, à destination du canal pour être déchargée sur péniches.

Le locotracteur de 75 cv peinait sur le chemin du tour en direction du dépôt. Nous passâmes sans s'arrêter devant le dépôt,

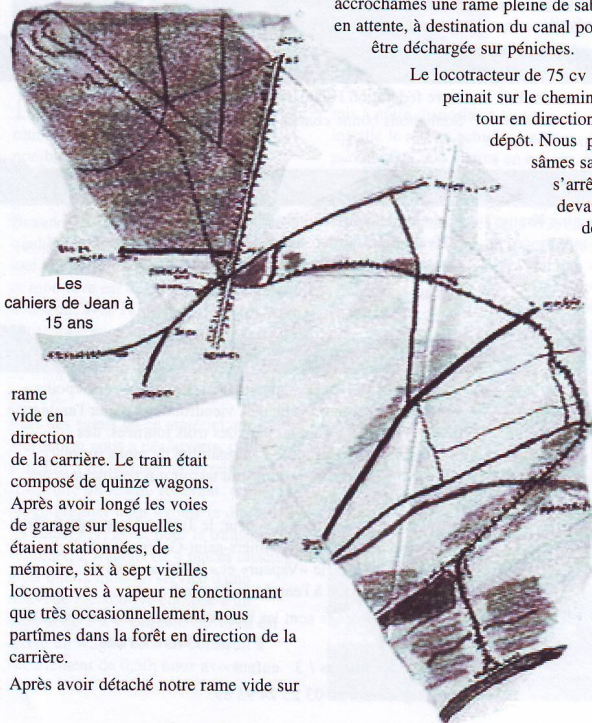
au-dessus de la nationale et des voies SNCF pour prendre une courbe très serrée à 360° et redescendre au niveau des champs pour partir vers le canal, paysage de plaines et ronronnement abondant du Diesel.

Puis, ce fut la surprise car le conducteur me proposa de prendre les commandes ! ! ! vous imaginez ma fierté à 15 ans ! ! Ce geste n'était pas désintéressé car il se mit sur le marchepieds et, puisque la vitesse était relativement faible, il cueillait des asperges sauvages de part et d'autre de la voie.

Après avoir dépassé une voie d'évitement, ce fut un bruit d'enfer lors du passage du pont métallique sur le Loing, puis poursuite du parcours à travers la forêt pour arriver à côté du dépôt actuel et poursuivre jusqu'au canal (départ actuel). Là, un système de voies en triangle permettait de pousser la rame sur l'échafaudage qui se situait au-dessus des péniches et qui permettait le vidage des wagonnets.

Après avoir détaché la rame pleine, nous reprîmes la rame vide pour repartir aux ateliers.

Voilà un souvenir extrêmement précis d'un événement aussi lointain, normal pour un passionné ! Et que j'ai plaisir à faire partager aux passionnés actuels ! ●



Les cahiers de Jean à 15 ans

rame vide en direction de la carrière. Le train était composé de quinze wagons. Après avoir longé les voies de garage sur lesquelles étaient stationnées, de mémoire, six à sept vieilles locomotives à vapeur ne fonctionnant que très occasionnellement, nous partîmes dans la forêt en direction de la carrière.

Après avoir détaché notre rame vide sur



Rames de wagonnets et vieilles DFB devant l'ancien dépôt des sablières de Bourron.

Nous ne sommes pas au Sahara mais dans l'Ile de France à Bourron-Marlotte (Seine et Marne), près de l'ancien embranchement de Malesherbes, à 7km de Fontainebleau.

etc. et une ballastière, l'étang de Villerand.

6 locotracteurs de 75 CV de puissance et 185 wagonnets assurent cette exploitation dans les meilleures conditions. Le parc comprend en outre, 1 wagon citerne et 1 wagon plat à 2 essieux. Ce trafic s'effectue vers les embranchements particuliers raccordés à la S.N.C.F. et vers les appointements du canal du Loing. Il faut 6 trains de 15 wagonnets pour remplir une péniche et 1 train de 6 wagonnets pour remplir un wagon tombereau S.N.C.F.

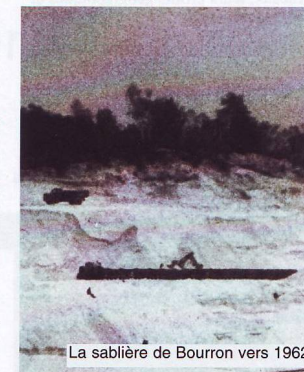
La compagnie des sables de grès

Copie de l'article de Jean Bain à l'âge de 15 ans paru sur Les Cadet du Rail N°1.277 en mai 1962

La compagnie des sables de grès exploite en ces lieux une carrière de sable très fin, servant au moulage de pièces très délicates, poteries, sciage de pierres, verreries,

L'atelier de la compagnie assure les réparations des pelleteuses, wagonnets et locotracteurs.

NB Notre ami remercie beaucoup le chauffeur qui lui a permis de monter à bord de ces trains. ●



La sablière de Bourron vers 1962

Noyant d'Allier - La mine

par Daniel Fournier

Chevalement en construction

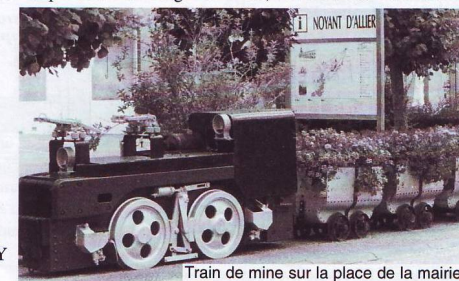


Nous apprenons avec un grand soulagement, la création d'une nouvelle association dont le but est de relancer la sauvegarde et la réouverture du célèbre site de la mine de Noyant d'Allier.

Du 30 novembre au 8 décembre 2002, une exposition sur l'histoire des mines et de Noyant c'est tenu dans les locaux attenants à la mine. Ce fut une réussite et la nouvelle équipe, mise en place depuis le premier septembre, a été ravie de ce succès, malgré le temps pluvieux et froid de cette saison.

Les objectifs de cette nouvelle association sont de faire revivre et de sauvegarder le seul site minier de France avec un chevalement en béton. Ce chevalement a été construit en 1920 par la société Limousin. Il était équipé de 23 jambes de force avec 2 molettes de 4,20 mètres de diamètre. Sa hauteur est de 25 mètres à l'axe des molettes et de 30 mètres au total. Le puits central de la mine a une profondeur de 420 mètres. L'ouverture au public sera programmée avec l'autre atout touristique de Noyant : la pagode Vietnamienne édifée par nos amis réfugiés en 1983, et la statue de Bouddha. ●

Contact :
la Tuilerie
Saint Eloy.
03 310
SOUVIGNY



Train de mine sur la place de la mairie

Assemblée d'automne des réseaux touristiques

ALBI 2002

Sécurité des chemins de fer touristiques.

Thèmes abordés,

L'esprit du contrôle : Le STRMTG*, représenté par J. Charles et A. Dusserre, souhaite instaurer pour les structures hors réseau ferré national, un climat de confiance en différenciant les tailles des réseaux, leurs profils géographiques et leurs ressources.

Le projet de décret « systèmes des transports guidés » : La Direction des Transports Terrestres, admet juridiquement que la FACS UNECTO puisse assurer le rôle d'expert ou organisme qualifié agréé, prévu par le décret. Un arrêté ministériel précisera les

dispositions techniques d'application. Seront concernés les réseaux touristiques, mais sans doute pas les réseaux inclus dans un parc de loisirs, certains musées...

L'organisme de contrôle : Les Services de l'Équipement sont censés exercer le contrôle pour le compte du Préfet ; les bureaux des remontées mécaniques vont évoluer et se substituer aux DDE avec des compétences étendues aux transports guidés. Leurs implantations sont prévues sur six localisations en France.

Traitement des projets de CFT : Ne pas hésiter à contacter sa DDE ou le STRMTG, l'assistance est gratuite. Déjà la DDE peu donner son avis sur les ouvrages d'art (attention : un avis n'est pas une expertise).



Pour les réseaux touristiques circulant sur voie normale RFF, un autre compte rendu a été effectué. Jean Louis Rohou de RFF et Jérôme Charles du STRMTG ont proposé, compte tenu des contextes et des acteurs différents, deux réglementations, l'une pour les lignes non RFF et l'autre pour les autres lignes. ●

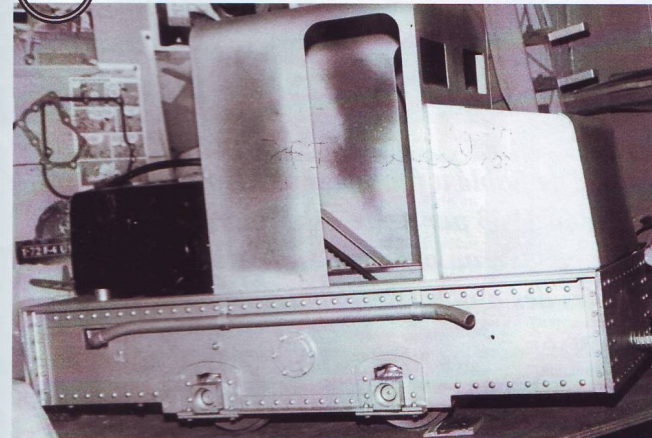
Jean-Paul Balensi et Maurice Testu

**STRMTG = Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés. Il est rattaché au Ministère de l'Équipement. C'est donc un Service de l'État, dit Service d'Appui délocalisé (Grenoble). Notre correspondant Jérôme CHARLES est Chef de la Division Chemins de Fer Touristiques du STRMTG.*

MODÈLE RÉDUIT
Modèle réduit

PAR MICHEL CHASSET

Construction d'un locotracteur Billard T75



Locotracteur Billard T75 en construction aux ateliers Michel Chasset à Oullins

La voie de 60 réduite à l'échelle de la voie de 5 pouces donne une échelle intéressante pour loger des moteurs thermiques (tondeuses, motobineuses...) et en utilisation, une meilleure autonomie que les batteries, côté puissance, il y a du rab.

Le moteur est un Honda g 28, à 4 temps de 68 cm³ qui a l'avantage d'être équipé d'un embrayage centrifuge à bain d'huile. Une courroie fait la liaison moteur-arbre intermédiaire, puis deux chaînes animent les essieux.

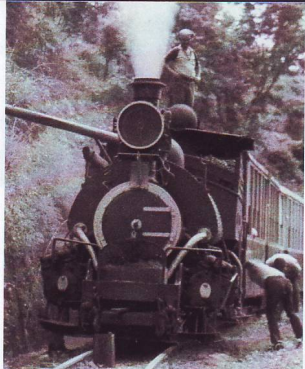
Le châssis est en tôle de 5 mm riveté à l'ancienne.

La carrosserie est en tôle de 15/10e.

Pour de plus amples renseignements me contacter au 04 78 51 34 75.

Mon Billard fonctionne fidèlement depuis 5 ans. ●

Passé à ton voisin !



Il y a 10 mois, les chemins de fer indiens ont mis en vente 6 vieilles locomotives de la ligne du Darjeeling. Malheureusement, la nouvelle n'est pas parvenue aux Français car l'association informée a complètement oublié de

publier le communiqué sur sa revue. Les locos semblent être vendues aux États-Unis. Bientôt, le chemin de fer de Darjeeling sera équipé de trois machines neuves, répliques exactes des célèbres 020 Type B, Saddle Tank. ●

Touristique sur l'Île Maurice

Mon projet est de faire un réseau de train touristique à l'Île Maurice. La gare de départ se fera dans un petit village et se terminera sur la plage. Au départ, la longueur sera de 1 Km environ en voie de soixante, deux évitements et une remise. L'exploitation débutera avec trois baladeuses et des locotracteurs

Diesel, d'origine anglaise. Si vous voulez participer à ce projet avec moi, envoyez-moi un courrier au journal qui me transmettra. Spécifiez sur mon enveloppe : projet de l'Île Maurice, je m'engage à vous répondre très rapidement. ●

B.D.

Construction d'un Baldwin 50 HP

Modéliste, passionné de voie de 60 cm, j'envisage de construire un locotracteur Baldwin 50 ou 35 HP employé sur le front pendant la guerre de 1914-18 par l'armée américaine. Je voudrais le réaliser intégralement à l'échelle du 1/43ème, un modèle en résine et en laiton photographié. Je souhaite me regrouper avec des

personnes intéressées, pour partager les connaissances. **Contacts :** Daniel Bouvier, 11 Impasse des jardins des ouvriers 74 600 SEYNOD ●

Nous vous publierons les plans détaillés du 50 HP dans le prochain numéro...



Modèle réduit réalisé par Michel Isabella

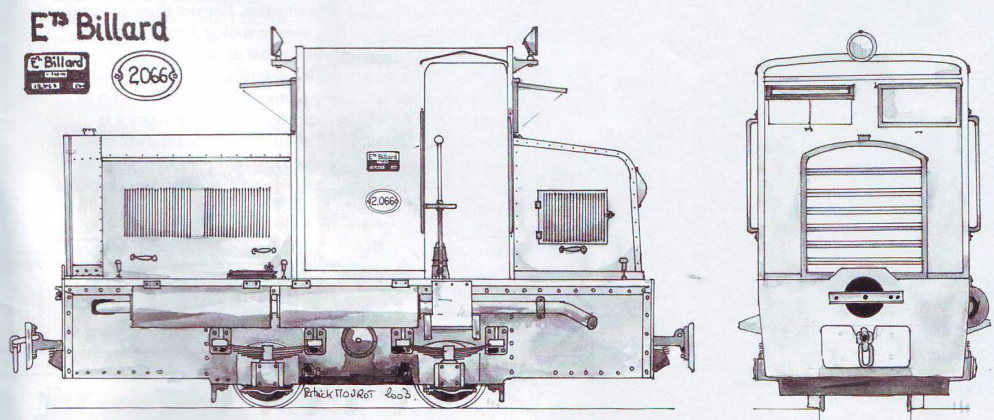
Vivarais

RFF est obligé d'imposer la fermeture du tronçon commun en gare de Tournon, cela est dû principalement au succès grandissant de cette ligne dont le trafic va doubler dans les dix prochaines années, où les trains sont prévus à 120 km/heure. RFF étudie avec l'association

du CF touristique un projet de gare touristique sur la commune de Muzols. Le réseau du Vivarais va probablement créer une société d'économie mixte avec le département pour la gestion de ce réseau.

J.A.

De son côté monsieur Arrivetz travaille à l'installation d'une ligne musée de tramways à Lyon. Il faut savoir que notre promoteur cache sous sa veste de passionné 6 motrices et 5 remorques en parfait état, voila une affaire à suivre. ●





Locomotive est de construction «maison» et les balladeuses sont d'anciens tombereau de la sucrerie de Maisy.

Le petit train de la Mer de Sable a fait rêver plusieurs générations. Construit en 1963 par notre cher ami Jean Richard, il a conservé jusqu'à aujourd'hui son petit côté rétro des parcs de loisirs des années 60, cela lui va bien.



Hier, géré par monsieur Pascot, le circuit de train est maintenant pris en main par monsieur Bâcle. Fervent admirateur de l'acteur disparu et de «Bébert et l'omnibus», serviteur zélé et adepte aux traditions de la maison, ce nouveau responsable est l'homme de la situation. Entouré d'une équipe de deux jeunes mécanos, qu'il a, sans le vouloir, transformés en deux passionnés de vieux trains à voie de 60 cm, il a entrepris dès son arrivée la reconstruction complète de la voie. Le train n'est pas resté à l'écart, il a re-motorisé la machine far-west en plaçant dans le tender moteur un locotracteur de 100cv à la transmission hydrostatique. Depuis, l'ensemble est d'une très grande souplesse de conduite et de confort pour tous. Dans sa première version, le tender était équipé d'un ensemble compliqué de traction construit à partir d'un tracteur agricole aux démultiplications par chaînes, pas très amies avec le sable du site.

Achetez TORTILLARD chez PARIS

75009 TRANSMONDIA

48, rue de Douai 01 42 81 22 89

PUB

Le petit train de la Mer de Sable

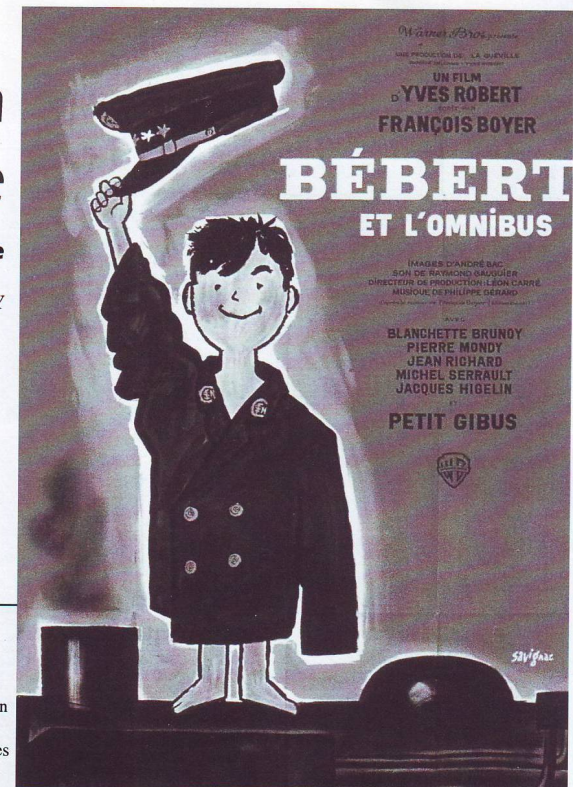
Des vocations naissent à la Mer de Sable

PAR JEAN-MARC LAMY



Jean Richard est né en 1921

D'abord dessinateur humoristique, puis impresario, il devient comédien en 1950, il interprète plus de 40 films. Son premier est «Le roi pandore» où il ne dit qu'une réplique à Bourvil, son dernier est «Quand la ville dort» en 1975. (cependant nous avons remarqué la présence d'un film «Les Tortillards» sorti en 1961). Il interprète 11 pièces de théâtre, et joue le commissaire Maigret pour la télévision en 1968. Il crée l'émission «Ces animaux qu'on appelle des bêtes» en 1975, les cirques du monde. Il fonde le zoo, puis le cirque Jean Richard, la Mer de Sable, reprend le cirque Pinder et le nouvel hippodrome de Paris en 1975, il est



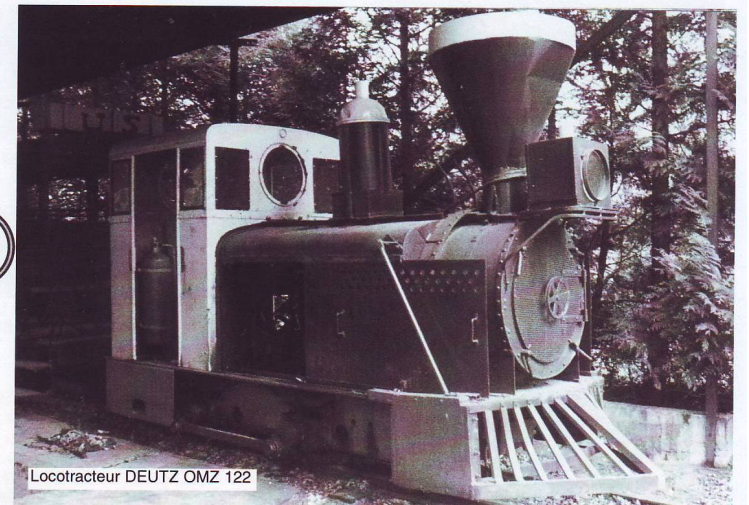
administrateur de la SPA depuis 1971. Il est auteur de quatre œuvres, décoré de la légion d'honneur, Commandeur des Arts et des Lettres. Son sport préféré est l'équitation. Malheureusement, Jean Richard est décédé cet été.

L'équipe de nouveaux passionnés a entrepris cet hiver la restauration du moteur Baudoin de leur locotracteur fétiche : un vieux OMZ 122. Au printemps, ne ratez pas l'occasion d'aller voir cette installation et de saluer cette nouvelle équipe de mordus de vieux trains. ●

Visitez
la Mer de Sable à
Ermenonville

Renseignements et réservations :
tél : 03.44.54.18.44
fax : 03.44.54.01.75

www.mer-de-sable.com



Locotracteur DEUTZ OMZ 122



Au viaduc de la Londe une rencontre exceptionnelle de quatre PICASSO dont celui de l'IFC



La petite équipe du Tacot des
Lacs et leur belle clé à molette
toute neuve vous souhaite une
bonne année 2003

tortillard
Le journal des passionnés du patrimoine industriel

tortillard
est édité par l'association
du Tacot des Lacs.
77880 Grez sur Loing
Tel : 01 64 28 67 67
Fax : 01 64 78 30 78
Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

