

# tortillard

## Le talent des autres

Dédé et le Dick Kerr



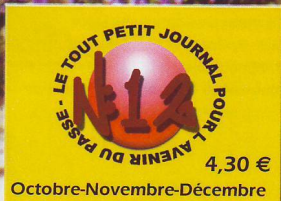
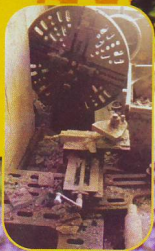
## Cirey-sur Vezouze

Pascal et les Grandes Gueules



## Sauvetage

La fabrique de locomotives



**Table ronde**  
**autour du Patrimoine ferroviaire**

## Editoria

Nous traversons, semble-t-il, une période décisive pour la sauvegarde de notre patrimoine technique. Les institutions conjuguent leurs efforts et invitent les partenaires associatifs à harmoniser leurs programmes, afin de prendre ensemble les bonnes décisions, pour une stratégie coordonnée d'avenir. Des initiatives prennent corps çà et là, animées par des acteurs ayant plus de recul. C'est le moment rêver pour développer un programme intelligent et réfléchi, et assurer un avenir utile à nos collections.

Faisons en sorte de ne pas être des nostalgiques fermés sur le passé, soyons les acteurs attentifs du développement d'une culture technique. Faisons en sorte qu'il soit possible de préserver notre patrimoine dans les meilleures conditions, qu'il soit restauré ou non n'est même pas le plus urgent des problèmes. Sauvons tout ce qui est possible de sauver mais cela suivant un programme réfléchi.

Restons, humblement, à notre place de simples dépositaires de ces merveilles. Appuyons-nous sur la base solide de l'expérience des aînés. Accaparons-nous au plus vite des savoir-faire qui nous échappent. Faisons qu'ensuite, nous puissions restaurer intelligemment nos reliques et les accompagner dans le temps. Restaurons les, mais pas sous l'impulsion première sans les transformer à notre idée dans l'urgence et sans les connaissances nécessaires. Faisons tout cela par passion et pour l'avenir, et communiquons au mieux en utilisant tous les moyens médiatiques. ●

Patrick Mourot

LES PLANS  
**tortillard**

Baldwin 50 HP

## Sommaire

Dédé et le Dick Kerr p 02

La table ronde de la SNCF p 06

La sauvegarde du patrimoine p 07

News des réseaux p 08

Plan du Baldwin 50HP au 1/10 p 08

Sauvetage d'une fabrique p 09

Cirey et les Grandes Gueules p 10

Liste des trains historiques p 13

Collection du tacot des lacs p 14

Festival vapeur à Villiers St G. p 16

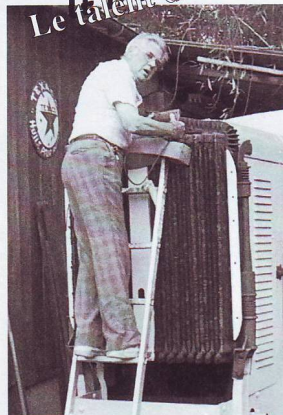
La «Petite» Decauville p 17

Projet à Villey le Sec p 18

**Notre couverture:** « La Petite » La très belle réalisation d'une Decauville pour la voie 40cm par M.Juissomme

**Quatrième de couverture:** Dédé passe l'apprêt sur le radiateur du Dick Kerr

Le talent des autres



*Le Dick Kerr de Dédé est le plus bel objet souvenir de son enfance. Dédé est né à Nemours, il connaît bien l'histoire de sa ville et des petits trains de la région, théâtre de ses quatre cents coups de garnement. Il passait tout son temps dans les sablières à admirer ces engins en action.*

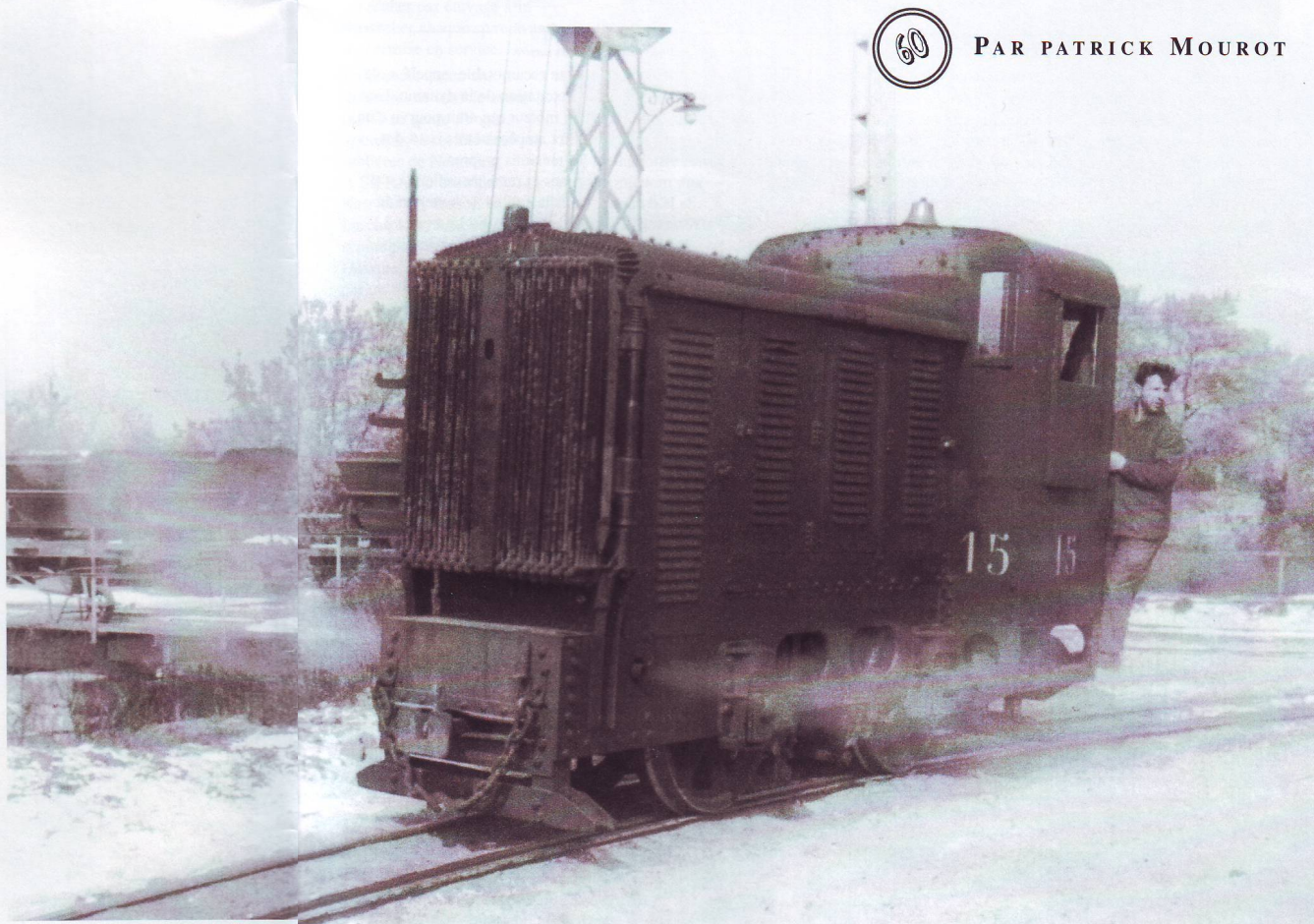
André Plaisant porte son nom à merveille. Si parfois l'on soupçonne qu'une alchimie s'opère entre les personnes et leurs prénoms, là, nul doute n'est permis : elle existe bien. Dédé aurait pu s'appeler : calme, gentillesse, patience et générosité, des vertus tout à son honneur, même si l'on est tenté de croire un instant qu'elles rendent quelqu'un vulnérable. A notre association du Tacot des Lacs, Dédé est l'ami de tous et chacun aime faire équipe avec lui. Lui, bien sûr, est toujours très occupé et loin des futilités de notre monde, il travaille comme un seul homme à la restauration de son Dick Kerr. Le Dick Kerr de Dédé est le plus bel objet souvenir de son enfance.

# DEDE et le DICK KERR

Ce concept novateur devait être capable de remorquer un train militaire en charge



PAR PATRICK MOUROT



▲ A Nemours, Un Dick Kerr, la SIFRACO manoeuvre les wagons de sable en provenance des sablières de Bonnevault - photos Daniel Testard

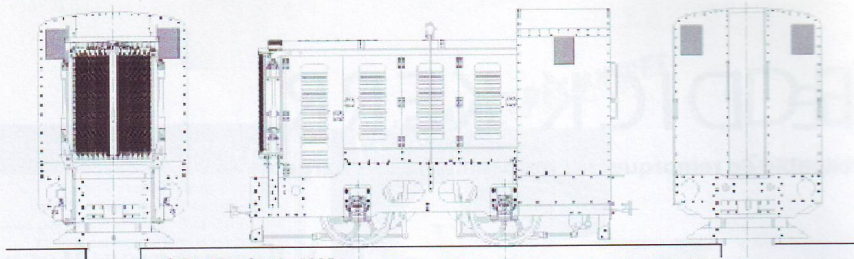
Dédé est né à Nemours, il connaît bien l'histoire de sa ville, et des petits trains de la région, théâtre de ses quatre cents coups de garnement. Il passait tout son temps dans les sablières à admirer ces engins en action. A son arrivée dans notre association, il a abandonné l'aviation, le jardin et le dessin pour se consacrer à la restauration de cette

fabuleuse machine. Notre Dick Kerr est l'héritage précieux de notre ami Jacques André Hummel, un célèbre collectionneur des années 70. Depuis un an, Dédé décape, décabosse, ponce et repeint dans les moindres détails, attentif aux imperceptibles indices du passé cachés sous les couches multiples de peinture et de rouille et cela

pour une restauration la plus exacte.

**L'histoire des DICK KERR depuis 1917.**

Trop las d'être trahis par la panache de fumée de leurs locomotives à vapeur, l'armée anglaise imagina une machine électrique pour circuler à la barbe des casques à pointes.



© David F. Smith, 2000 Les plans du Dick Kerr de David H. Smith paraîtront dans un prochain numéro

Cette machine, d'un concept innovateur devait être capable de remorquer un train militaire de charge habituelle et il devait être possible, si nécessaire, de les coupler par deux pour obtenir un engin super puissant. Le moteur à essence de 4 cylindres développait une puissance de 45 hp, il entraînait une dynamo de 30 Kw produisant du courant continu de 500 volts qui animaient des moteurs de 22 hp disposés sur chaque essieu.

La machine pesait 8 tonnes en ordre de marche. Les moteurs, comme la machine, étaient construits par Dick Kerr & Company Limited à Preston et les dynamos d'abord par Phoenix Dynamo Manufacturing Company Limited à Bradford, puis plus tard, par Dorman à Strafford. A partir de caténaires, une perche du type trolleybus pouvait également fournir l'électricité directement aux moteurs des roues : la machine se déplaçait alors dans un silence absolu. Cela ne semble pas avoir été une bonne invention, car les caténaires ne supportaient pas les mauvais traitements infligés par le conflit de la « vraie guerre ». Le poste de conduite était blindé et les ouvertures étaient toutes petites pour bien protéger le pilote. Le radiateur de refroidissement placé sur des suspensions était aussi protégé d'une forte tôle de blindage, il était composé de nombreux modules rapidement interchangeables voire isolables du circuit général en cas d'avarie ou de mitraillage. Le pilotage se faisait à l'aide d'une série de résistances manipulées par le

pilote à l'aide d'un levier en bronze escamotable, appelé « clé de berne » ; elles agissaient sur l'excitation de la dynamo. Un autre levier agissait sur le régime moteur qui était pourvu d'un régulateur de régime interne. Deux ampèremètres issus des temps modernes visionnaient les tensions propres

aux moteurs des roues et un autre celle de la dynamo. Dans la cabine, le bouchon du réservoir d'essence trônait parmi tout ça et il fallait tremper une longue jauge métallique graduée pour en évaluer le contenu. Sa disposition permettait de faire le plein à couvert mais les vapeurs d'essence ne toléraient sans doute aucunement les étincelles prodiguées par le commutateur électrique de commande de pilotage de la machine.

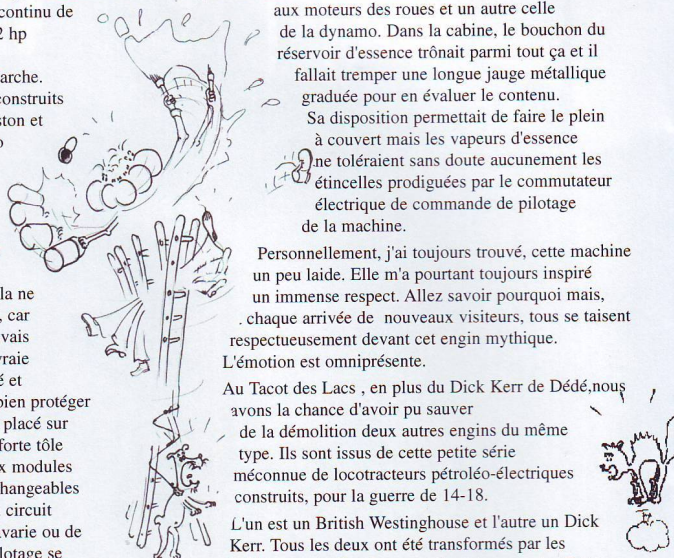
Personnellement, j'ai toujours trouvé, cette machine un peu laide. Elle m'a pourtant toujours inspiré un immense respect. Allez savoir pourquoi mais, chaque arrivée de nouveaux visiteurs, tous se taisent respectueusement devant cet engin mythique. L'émotion est omniprésente.

Au Tacot des Lacs, en plus du Dick Kerr de Dédé, nous avons la chance d'avoir pu sauver de la démolition deux autres engins du même type. Ils sont issus de cette petite série méconnue de locotracteurs pétroéo-électriques construits, pour la guerre de 14-18.

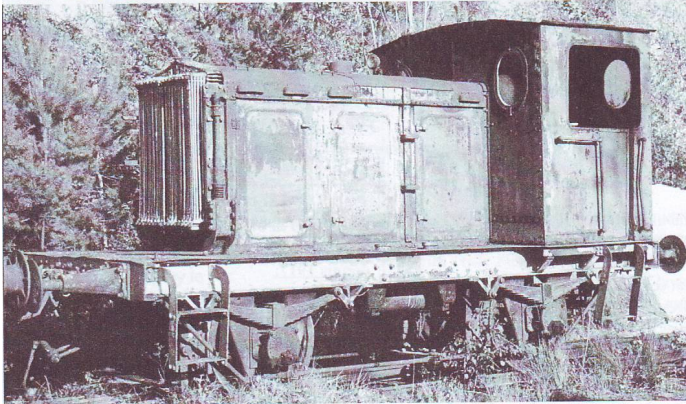
L'un est un British Westinghouse et l'autre un Dick Kerr. Tous les deux ont été transformés par les établissements Couthon pour la voie normale. Cette

entreprise depuis longtemps régénère des locotracteurs inutiles en voie de 60 cm dans le but d'équiper l'industrie pour ses embranchements SNCF. Ces transformations, déplorées aujourd'hui par les amateurs, représentent la chance qui a permis à ces engins de traverser le XXe siècle. Ils ont donc été transformés pour être employés comme pousse-wagons dans des usines raccordées au réseau ferré national au lieu d'être ferrailés.

Ces trois engins, présents dans notre collection, sont complets, en ordre de marche, mais en dehors des restaurations extérieures, les considérations électriques sont à prendre en compte avec le plus grand sérieux. En effet, l'ensemble des moteurs électriques et la génératrice sont arrêtés depuis trop longtemps et l'humidité s'y est installée.



▼ Le British Westinghouse utilisé par la SOCOPHAC à Luneville jusqu'en 1985



Pour éviter de créer un court circuit fatidique, il est nécessaire de démonter les bobinages électriques et de les sécher par étuvage afin d'assécher chaque spire avant leur remise en service.

En France, aucun site industriel ne semble avoir utilisé ce genre d'engin. Toutefois la société des sablières de Nemours, la SIFRACO utilisait 5 Dick Kerr sur le parcours entre Larchant et Nemours. L'un fut acheté par Jacques André Hummel en 1967, les autres par un ferrailleur de Melun chez qui ils furent stockés jusqu'en 1980.

Si vous voulez en savoir plus sur les trains des sablières de la région de Nemours, procurez vous la monographie du docteur Jean Chaintreau, aux éditions Amathéis : « Des petits trains de sablières de la région de Nemours... ». Vous y trouverez les détails croustillants de la vie de ces engins en même temps qu'un travail historique méthodique et complet.

Le programme des travaux suit son cours et Dédé avance de façon méritoire. Chacun d'entre nous lui donne un tout petit



▲ Le Dick Kerr reprend les wagons déversés dans le transporteur aérien

coup de main, mais les bras manquent un peu parfois. Si vous avez envie de voir ce Dick Kerr de plus près, n'hésitez pas à venir le voir, et si d'aventure les doigts vous démangent, venez même un instant vivre cette belle restauration. Vous serez aux côtés du seul retraité de notre association, vous serez aux côtés du meilleur compagnon qu'il vous est possible de trouver dans ce petit monde des passionnés de trains de collection. ●

**LE COIN**  
modélisme

**La couleur :**  
Les locotracteurs Dick Kerr et les British Westinghouse étaient attribués à l'artillerie anglaise. Comme tout ce matériel, ils furent peints en vert artillerie. Cette couleur correspond à la norme RAL 6014 (Olive Jaune)

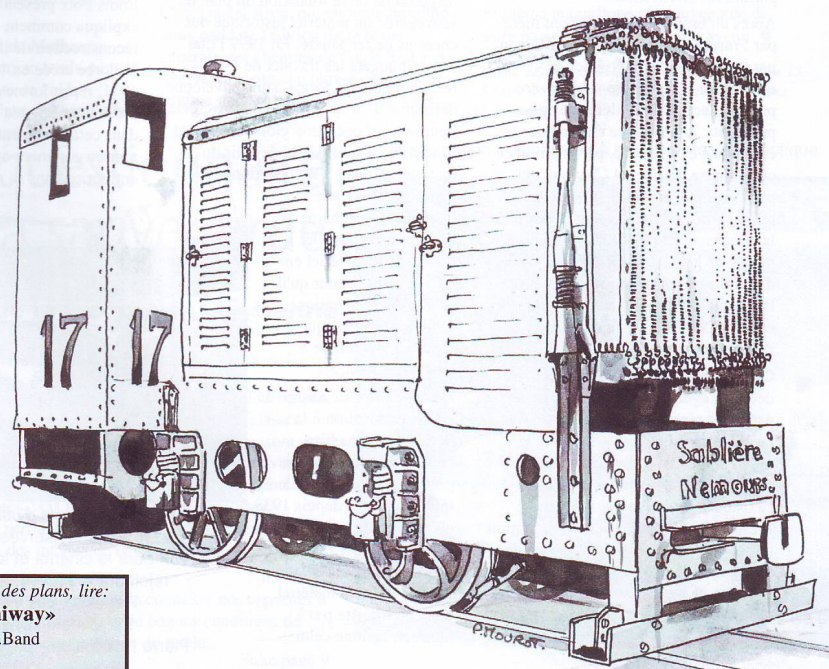
**J. Wright**

Un modèle Dick Kerr à l'échelle 1,43 sur chassis de 020 Hornby est disponible chez «S et D» models (en vente à l'exposition expométrique)

**R. Duton**

**A LIRE**

Pour en savoir plus, obtenir des plans, lire : «The Asthover light railway» de Robert Gratton & Start R. Band aux Editions Wild Swan Publications LTD





▲ 210 Crampton n°80 Le Continent de 1852- Ph J.J. D'Angelo

Le jeudi 18 septembre au matin, à la gare de l'Est, les principaux acteurs les plus engagés à la sauvegarde du matériel ferroviaire en France, se sont retrouvés autour de Michel Chevalet, pour une table ronde au sujet de la sauvegarde du patrimoine ferroviaire.

Après un bref calage rondement mené par Françoise Bujon - appelée Maman par toute l'équipe de production - chargée de l'organisation, les invités prirent place pour un débat des plus poignants. L'ambiance était rendue conviviale et détendue, par la présence chaleureuse de Michel Chevalet qui réunissait un groupe de réflexion, d'une rare qualité, judicieusement choisi pour la circonstance. La SNCF, les CFF, le musée de Mulhouse, des responsables, d'anciens ministres, des associations impliquées, les ministères du Tourisme et de la Culture, étaient conviés à l'évènement.

C'est, bien sûr, Michel qui entama le débat en évoquant ses visites ça et là parmi les réseaux de trains les plus célèbres dans le monde. Il donna le micro à son ami Clive Lamming qui arrivait des Etats-Unis et expliqua l'existence du « Freight Railways Preservation Program ». Un programme qui consiste à la remise en service de lignes touristiques, financé par les chemins de fer américains pour relancer un trafic marchandise local sur des lignes secondaires qui n'auraient pas été

restaurées sans l'apport de travail des associations locales. Puis monsieur Goven, sous-directeur au classement des monuments historiques, exposa les difficultés à classer certains objets qu'il faudrait remettre en service en assurant leur avenir sans les dénaturer. Utiliser le patrimoine, mais à quel prix ? Faire

en sorte, par exemple, que le public puisse utiliser les véhicules anciens classés pendant que les associations dépositaires ou les collectivités locales prennent en charge l'entretien de ces biens nationaux.

La parole fut donnée à Erwin Mourin responsable de la fondation du plan de sauvegarde du matériel historique des chemins de fer Suisse. En 1999 l'Etat Suisse budgéta les travaux de restauration sous forme d'une enveloppe définitive de trois millions d'Euros, cela pour lancer l'opération globale, laissant le soin de rentabiliser le devenir du matériel restauré à la fondation elle-même. Celle-ci prit l'entretien à sa charge et géra attentivement le potentiel du matériel en amortissement pour qu'il profite aux générations futures. Cette logique semblait bien plaire à l'auditoire Français.

Philippe Mirville chargé de la communication à la SNCF confirma bien l'intérêt que sa direction porte à son histoire. Elle s'y intéressait déjà depuis 1938, où un plan de préservation fut mis en place pour réfléchir à la conservation du matériel. Un matériel que l'on n'hésite pas à montrer, comme celui

## Après le train capitale le 18 septembre...

exposé à l'occasion du train capitale. André Blanc ajouta qu'il faudra prendre soin de ne jamais utiliser notre patrimoine sans vigilance et veiller à la limite du stock de pièces détachées. Utiliser le matériel classé, c'est aussi lui donner toute sa valeur. Il faudra lui permettre une continuité logique parmi nous.

Plus tard c'est le capitaine Brice Desaulé qui présenta le matériel historique abrité par son régiment, du Diplodocus à la voie de 60. Il nous dit comment, dès son arrivée en 1998, il fut frappé par la nécessité d'entreprendre au plus vite une sauvegarde systématique du patrimoine ferroviaire militaire. Il nous révéla la création d'un groupe de travail associatif auprès duquel chacun d'entre nous peut adhérer.

Ensuite, notre courageux compagnon Louis Poix présenta son Conifer, il nous expliqua comment le projet de reconstruction de la ligne Pontarlier-Vallorbe créée en 1875 et déferée en 1971, reprit forme en évoquant l'aide précieuse apportée par nos amis Suisses dans cette vaste entreprise. Il nous montra comment articuler passion et entreprise dans sa pérennité.



Un bel exemple d'utilisation du patrimoine : ▲ la BB 25236 a été conservée en livrée d'origine par la SNCF pour le cinéma et les commémorations. Elle rejoindra le Musée de Mulhouse à sa radition. Peinte, elle vient de passer en révision. Elle circule sur la région de Rhône-Alpes. Pierre Nourissier - photo de Jean-Michel Anglès

# La table ronde au sujet du patrimoine ferroviaire

PAR EVA KRUSCHAT



▲ M. Clive Lamming - M. Daniel Brun - M. Michel Chevalet - Mme Catherine Debrabant - M. Raphael Moreau - M. Louis Poix - Capitaine Desaulé - M. Clive Lamming...

Patrick Mourot, flatté d'être convié parmi tout ces grands acteurs afféris à la sauvegarde du patrimoine français, résuma la reconstruction empirique du Tacot des Lacs et présenta sa collection\*. Il énonça le besoin d'une sauvegarde urgente des savoir-faire des métiers d'entretien de la locomotive ancienne. Il expliqua son engagement dans ce domaine en évoquant la sauvegarde, par son association cet été, d'une usine de construction de locomotive restée intacte malgré les années. Il évoqua l'urgence de collecter les savoir-faire de chacun et d'en faire une banque de données disponible, pour éviter les restaurations catastrophes déjà observées ça et là.

Le président du musée de Mulhouse Robert Firhrer prit le micro tendu par Michel pour nous parler de l'aide apportée par les cheminots retraités afin

de recréer des ambiances scénographiques à l'intérieur du futur musée ; et de l'importance d'actualiser le mode des visites ouvertes au public d'aujourd'hui.

Le ministre de la culture Philippe Lecat galvanisa l'assemblée en évoquant la sauvegarde *in extremis* de la gare d'Orsay intelligemment transformée en musée.

Alain Gernigon, le passionné de tout ce qui est debout autour des trains nous rappela qu'il n'y a pas que les locomotives à sauver : il attirera l'attention sur les postes d'aiguillages les signaux et les rotondes célèbres classées.

C'est Daniel Brun, qui en toute humilité nous parla de l'édition de la revue générale des chemins de fer. Il finit son intervention par une phrase magnifique comme pour clore la table ronde « Le

chemin de fer, nous dit-il, c'est un domaine privilégié d'exercices de l'intelligence de l'homme ».

Raphaël Moreau, conducteur au dépôt de Dijon, prit ensuite la parole, invité à nous parler de la sauvegarde de la CC 7102.

Le trop petit Thimoté, agé de cinq ans, passionné de train se colla au fond de son siège face au micro et c'est Catherine Debrabant, qui clôtura la séance remerciée par nous tous, pendant que Michel Chevalet lui fit une petite bise en toute amitié.

Merci à tout ces invités qui font preuve d'une telle mobilisation autour de ce problème magnifique : la sauvegarde de notre passé industriel et de son avenir. ●

\* liste des trains historiques reconstruits page 13.  
\* Liste de la collection abritée par le Tacot des Lacs pages 14 et 15.

## Un questionnaire pour la sauvegarde des savoir-faire et des gestes d'entretien de la locomotive ancienne

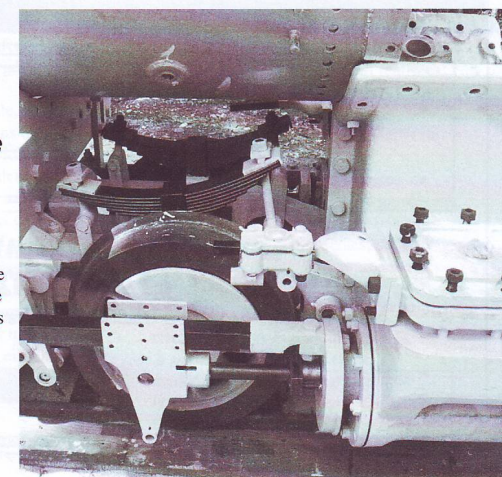
PAR FABIENNE FLOUZAT

Le ministère du Tourisme chargé des transports à but touristique, Le ministère de la Culture chargé du suivi des objets classés Monuments historiques et l'association du Tacot des Lacs, sont sur le point de publier un questionnaire pour la sauvegarde des savoir-faire dans le domaine des trains anciens. Ce questionnaire concerne toutes les associations engagées dans la sauvegarde des véhicules ferroviaires anciens et permettra d'évaluer de façon systématique l'état du savoir-faire et des métiers de la locomotive ancienne en France.

Dans ce domaine, il nous paraît urgent de connaître nos capacités à assurer l'avenir de nos collections dans de bonnes conditions de préservation et de fonctionnement auprès du public.

Suite page 9

▼ Restauration : des pièces à reconstruites à l'identique



▼ Sauvetage de la fabrique de locomotives



T21 **NEWS** Vivarais dans l'exploitation associative **NEWS** Bligny sur Ouche : venez voir les nouveaux wagons

Le chemin de fer du Vivarais a trouvé la solution pour préserver son avenir. Une société d'économie mixte va être créée pour remplacer l'exploitation actuelle, portée à bout de bras par quelques passionnés irremplaçables. Le tronçon commun avec la SNCF ne sera pas supprimé pour l'instant, un compromis repousse l'échéance à dix ans. ● JA

La saison bien commencée dans sa fréquentation a fini par subir les effets de la canicule. Les machines Decauville et Couillet ont bien fonctionné. L'équipe de bénévoles vient de construire un fourgon à plates-formes dans un style métrique comparable à ceux du réseau Pontarlier-Mouthe. Les deux châssis de voitures de 32 places, en construction, sortent de chez un artisan pour être aménagés par l'équipe du réseau aidés du LEP voisin. L'une d'entre elles sera opérationnelle en 2004. ● JCL

**DIL LECTEUR**  
Au sujet de la Brown

J'ai lu avec plaisir et intérêt votre n°11, au sujet des locomotives système Brown, les données corroborent l'article publié dans *Industrial locomotives of central France* de Keith W. Clingan

Pourriez-vous demander à l'auteur une copie de la photo de Ozoir la vulgis ?

Oui ! Nous vous l'avons glissé dans les pages de votre N°12.

Quelle est la légende de la photo page 16 ?

Il s'agit de la locomotive 020 T Corpet-Louvet n°819 de 1901, « Marcellie » de l'Entreprise Trioux Père et Fils ● BR



Géo : les plus belles balades en train dans le monde

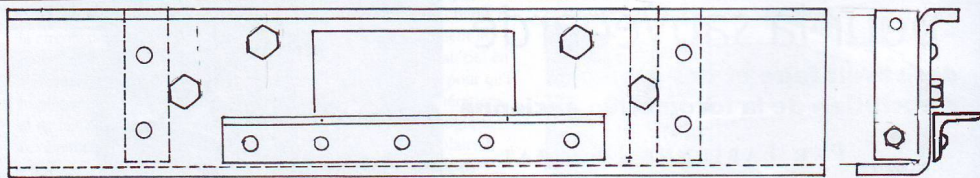
Le magazine Géo vient de publier un hors série vertigineux. Ouvrez vite chez votre libraire pour vous procurer cette ouvrage intelligent. L'ensemble des trains les plus célèbres dans le monde est représenté avec des images magnifiques ! un encart est dédié aux plus beaux trains en France. Encore bravo Géo ! ● JC

Le Cemnad déménage et change de rue.

Cette fois-ci c'est décidé, sous la férule du Rotary-club, l'ensemble collection Decauville stocké à Evry retourne finalement à Corbeil-Essonnes, rue du gaz ! Déjà, l'équipe a décidé de percer une porte donnant sur le

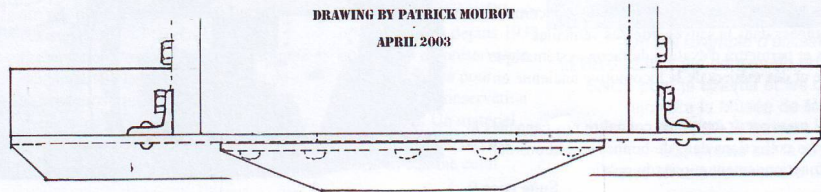
côté du bâtiment, sur la rue voisine, la rue DECAUVILLE ! et oui, comme ça l'adresse sera des plus historiques. Aucun regret pour le site de Saint-Eutrope, qui aurait été trop mal placé. ● RF

Le plan Tortillard : construisez votre Baldwin 50HP **LES PLANS tortillard** Suite du N°10 et 11



**GAS MECHANICAL ENGINE  
BALDWIN LOCOMOTIVES WORKS**

DRAWING BY PATRICK MOUROT  
APRIL 2003



Echelle 1/10  
Traverse arrière

**A LIRE**

**Vient de paraître**  
aux Editions de la Reinette  
**«Les tramways de la Sarthe»**  
par Claude Wagner  
L'un des spécialistes bien connu de l'histoire des chemins de fer.  
02 43 87 58 63  
A lire absolument

Suite de la page 7

Ce questionnaire sera accompagné d'une demande d'inventaire du parc national machines, indispensable pour accompagner nos collections dans leur avenir et cela pour des restaurations plus authentiques.

Un premier questionnaire déjà diffusé par Annie Dauvilliers, chargée d'étude au ministère du Tourisme, sert de base

de travail à cette initiative.

Cette intention sera re-dynamisée prochainement au congrès de la FACS-UNECTO les 18 et 19 octobre à Lille.

Ensuite, une chargée de mission, collectera les informations auprès des associations afin de compléter ce dossier indispensable. ●

# Le sauvetage de la fabrique des locomotives

PAR JEAN-MARC LAMY

L'association du Tacot des Lacs vient de sauver de la démolition la totalité du parc machines d'une fabrique de locomotive. Cette fabrique est destinée à être reconstruite à l'identique afin de restaurer des trains dans les règles de l'art

d'accompagner toutes reconstructions historiques du matériel ferroviaire ancien.

**Vers la création d'un conservatoire des gestes et du savoir-faire des métiers de la locomotive ancienne.**

Cet équipement industriel, issu de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, sera installé dans son contexte logique en région parisienne. Il a obtenu le partenariat d'un comité de pilotage constitué de l'état, de la région Ile-de-France et du conseil général de Seine et Marne. Cette usine au passé industriel et historique propre à notre pays représente l'ultime chance d'obtenir une installation opérationnelle. Par chance, cet ensemble est toujours accompagné de son fond documentaire et de ses archives complètes.

Cette fabrique permettra de reconstruire un équipement disparu sur un engin ancien. Elle pourrait avoir surtout un rôle formateur auprès d'un comité dédié à l'accompagnement et à la restauration des tâches difficiles des éléments de trains anciens dans une restauration la plus conforme. Cette formation pourrait être gérée par le monde du travail, la DDT départementale, les arts et métiers, les compagnons du tour de France... Cette usine adjointe d'une petite fonderie sera également capable de reconstruire dans sa totalité une locomotive historique et cela dans un souci pédagogique d'enseignement.

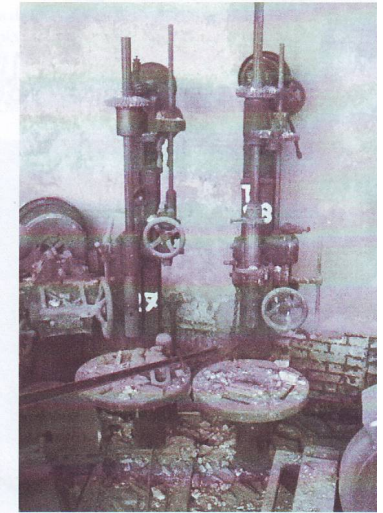
Plus tard, cette structure sera disponible pour appuyer un enseignement des techniques anciennes de productions. Pour la formation professionnelle, ce projet pourrait bénéficier du concours de grandes institutions afin de former un petit comité qui sera capable ensuite d'appliquer, de conseiller ou

Ce concept, nous rapproche de celui du château de Gédelon à Saint Fargeau ou de celui du vaisseau Hermione à Rochefort qui sont déjà très riches d'enseignements. Ainsi en dix ou vingt

**NEWS** Congrès de la FACS-UNECTO du 18 et 19 octobre

Le congrès vient de se dérouler dans une ambiance amicale et constructive.

La présence du ministère du tourisme et du STRMTG nous ont permis de travailler et d'avancer sur le point le plus sensible : la sécurité de trains touristiques. 67% des réseaux fédérés ont répondu présent au congrès. ●



▲ Perceuses de la fabrique abandonnée

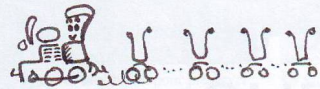
ans, une locomotive prendra forme sous vos yeux. Les étapes de reconstructions seront l'occasion de compléter le contenu des monographies déjà publiées. Les monographies des gestes et du savoir faire sont issues et réalisées à partir d'une enquête nationale. Elles sont destinées à transmettre les savoir-faires, les gestes du métier de construction et d'entretien des locomotives anciennes. Ces étapes de constructions seront proposées pour faire l'objet de stages ou de visites de centres de formation, d'écoles, de particuliers curieux de comprendre et de vivre une telle restauration.

Le début de ce projet est engagé, en effet deux bureaux travaillent à sa réalisation : l'un à l'étude marketing, l'autre à la réalisation de la scénographie de l'ensemble. Un architecte spécialisé travaille sur le terrain à la mise en place et à la meilleure harmonisation du projet. ●

# Le petit train forestier de Cirey-sur-Vezouze

PAR PIERRE VALÔT

## Pascal et les Grandes Gueules Silence ! Moteur !



*J'avise une plate forme, de deux mètres de haut, sur laquelle est installé un énorme projecteur et je m'y installe pour mitrailler. Au moins là, je domine la situation et je suis sûr de ne pas être dans le champ des caméras. Je commence à faire des photos.*

*« Silence! Moteur! On tourne...  
Grandes gueules, P35 première.»*

« Pascal, tu peux venir s'il te plaît ! »

C'était mon père qui m'appelait depuis le bas de l'escalier de la pharmacie. Je descendis et il me fit entrer dans son bureau où se trouvait un monsieur que je ne connaissais pas.

« Je te présente le photographe de plateau du film qui est en train d'être tourné du côté de Cirey. Je lui ai parlé de ta passion pour la photographie et, si tu veux, il te propose de t'accompagner pour la matinée. »

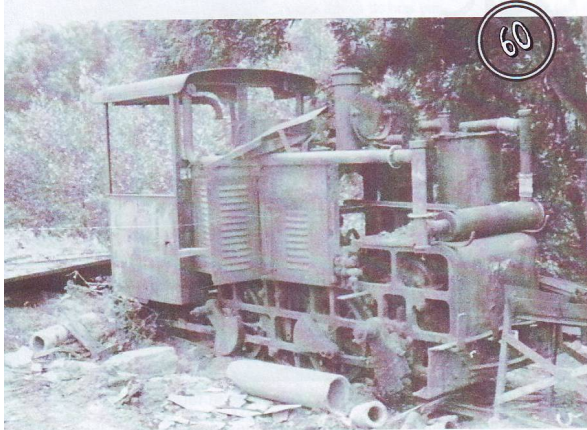
Vous imaginez bien que je ne me le fis pas dire deux fois ! Je remerciai le photographe et montai vite chercher mon matériel avant que ce brave homme ne changeât d'avis...

Nous partîmes donc avec sa voiture et nous prîmes la route de Sainte-Catherine. Durant le trajet, il m'expliqua que le film était

principalement tourné vers Gerardmer mais que quelques plans allaient être pris à Sainte-Catherine. Ce film traitait de la lutte entre les anciennes scieries traditionnelles et les modernes. Le petit train, remplacé par les routes forestières et les camions de grumes, en était le symbole.

Nous arrivâmes sur les lieux du tournage et, après m'avoir expliqué ce que je devais faire - que je ne peux révéler ici par respect du secret professionnel - nous allâmes chacun de notre côté. J'avais une plate-forme de deux mètres de haut, sur laquelle était installé un énorme projecteur et j'y pris place pour mitrailler. Au moins là-haut, je pouvais dominer la situation et j'étais sûr de ne pas être dans le champ des caméras. Je commençai donc à faire des photos.

« Silence! Moteur! On tourne... - Grandes gueules, P35 première. »



60

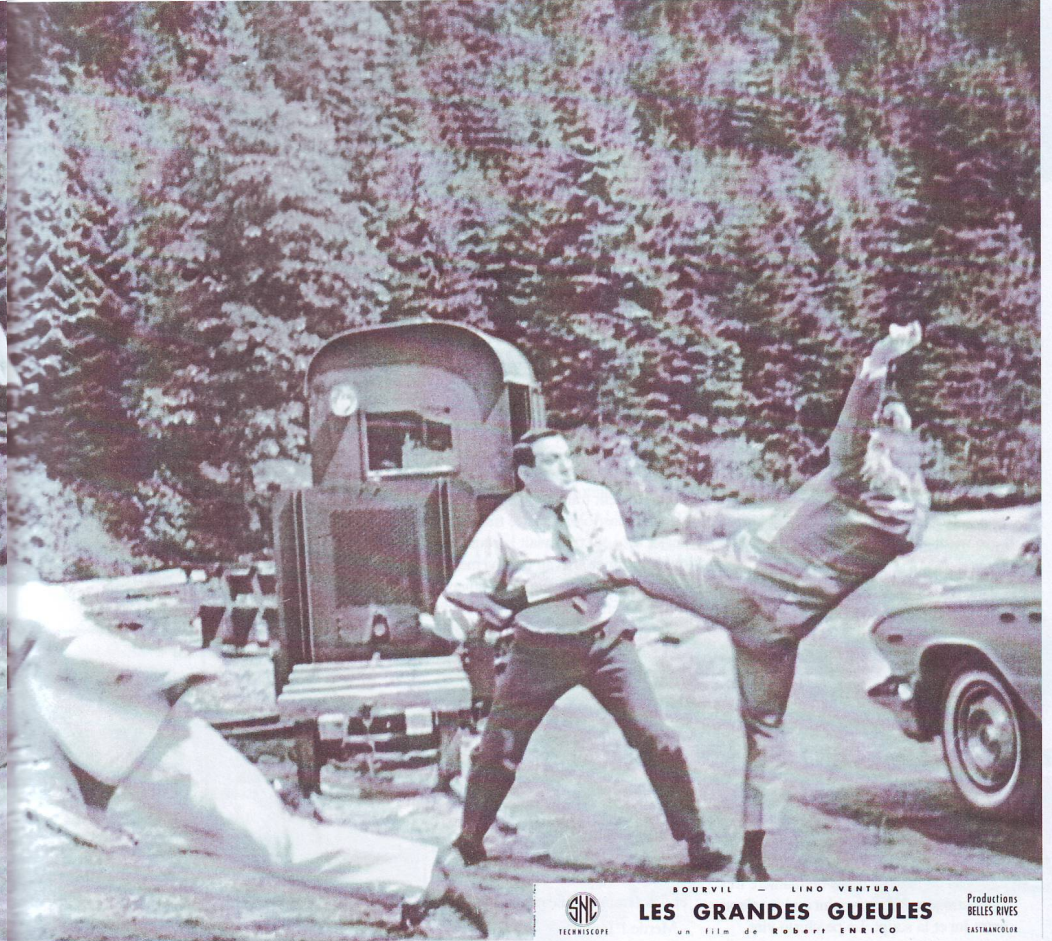
▲ A Cirey, Baldwin au gazogène hors d'usage en avril 1965, collection Philippe Ravé

### FAN Pèlerinage

*Les Grandes Gueules, film culte pour tous. Une pléiade d'acteurs sans pareil, un décor de choix... Voilà ce qui motive depuis des dizaines d'années des nostalgiques, comme nous, à parler de ce film sans cesse, à le voir et le revoir. Voilà pourquoi à la première occasion nous allons en pèlerinage sur les lieux du tournage, à l'affût des moindres indices. C'est un peu comme si tout pouvait resurgir.*

*Rien n'échappe au fan : le petit comptoir sur la place de Vagny, le torrent de la scierie reconstruite pour le tournage, et de nouveau reconstruite ensuite pour en faire le restaurant « le Cellet », les camions des « Therraz » de la scierie Grosjean à Laveline, le transporteur et les figurants de Gérardmer, sans oublier, la triste histoire du petit ferrailleur de Saulxures qui découpa le locotracteur pour se débarrasser des gamins du village qui jouaient à « conduire » le train, au milieu du chantier de ferraille.*

*Pourtant, dans tous ces précieux souvenirs, un point reste obscur : le lieu de la prise de vue du train attelé aux bogies chargés de grandes bûches. Toute l'équipe, y compris Lino Ventura, Marie Dubois et Jean-Claude Rolland, se déplaça en effet à cent kilomètres de là, emmenant le locotracteur à Cirey sur Vezouze pour obtenir les images en ligne, sous les grands arbres. Par chance Tortillard retrouve pour vous, le témoignage d'un acteur pas comme les autres... ●*



▲ Affiche du film, la photo a été prise au Cellet



BOURVIL - LINO VENTURA  
**LES GRANDES GUEULES**  
UN FILM DE ROBERT ENRICO

Productions  
BELLES RIVES  
EASTMANCOLOR



personne ne le verra et c'est quand même crédible car ce sont deux départements limitrophes. Bien vu p'tit ! »  
Le camion s'arrêta.

« Elle est bonne pour moi », dit le preneur de son.

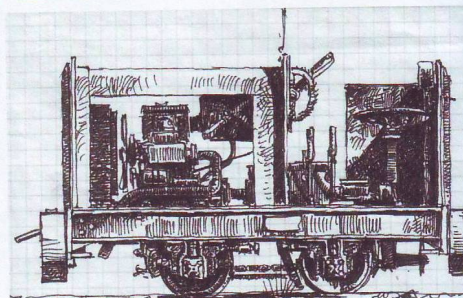
« Pour moi aussi », renchérit le cadreur.  
« OK, c'est bon » conclut Robert ENRICO.

On laissa alors la poussière retomber, puis le plan suivant fut préparé.

Marie DUBOIS arriva dans sa petite Estafette de boulangère et demanda du feu à Lino VENTURA qui conduisait le petit train. Celui-ci devait lui envoyer sa boîte d'allumettes alors que Marie restait au volant de la camionnette. La scène dut être recommencée plus de dix fois : la boîte tombait par terre, ou bien Marie la rattrapait de manière peu photogénique (par galanterie, je dirai que c'était de la faute du lanceur, pardon Lino...). Bref, il y eut tellement de ratés que tout le monde commença à avoir le fou rire. Enfin, ça y était, elle était en boîte.

Le soir, mon copain photographe me ramena à la maison avec Lino VENTURA qui cherchait une voiture pour rentrer à Cirey. Je n'aurais jamais imaginé être un jour assis à côté de cet acteur atypique qui s'était révélé à moi dans Les Barbouzes. Je lui en fit part et nous échangeâmes quelques propos sur ce film qu'il avait pris plaisir à tourner avec Francis, Bertrand et les autres en me disant même que « c'était le bon temps ».

Pour en savoir plus au sujet du tournage procurez-vous «la gazette» du GEMME n°43. Lisez l'article «les grandes gueules» de Bernard Junk et les photos prise à Cirey de la collection JP Voiron accompagnés de l'histoire et du plan du locotracteur du film.



▲ Pétolat licence Deutz dessiné par Philippe Lévêque

Un perchiste passa sans bruit au pied de mon estrade. Dans son mouvement, il se prit le pied dans un câble du projecteur qui était à côté de moi et le fit basculer dans le vide. Dans un réflexe, je rattrapai au vol l'appareil et manquai, vu son poids, de partir avec lui.

« Quel est le c... qui a fait tout ce vacarme ? » brailla Robert ENRICO en se retournant.

Et que vit-il ? Pascal en train de retenir comme il pouvait le lourd matériel...

« Qu'est-ce que vous foutez là ? Vous n'êtes pas de l'équipe ! Ca va barder pour vous ! »

Je ne sus plus où me mettre, conscient que toute explication de ma part était inutile.

« Robert, au lieu de l'engueuler, tu ferais mieux de le remercier ! »

C'était le perchiste qui se dénonçait, j'étais sauvé !

« S'il n'avait pas été là, ton projo de plusieurs milliers de francs était mort ! C'est moi qui ai trébuché dans le câble et il a eu le réflexe de le retenir.

- Euh... Bon excuse moi, mais ne reste pas là haut, c'est toi qui pourrais le faire tomber la prochaine fois. Tu restes avec nous à midi pour manger ?

- Oui, avec plaisir ! »

Le repas de midi se passa de manière très sympathique, Robert voulut que je m'assis entre lui et la script. Le perchiste vint

également me remercier et m'expliqua qu'il n'avait jamais eu autant de mal à faire ses prises de sons à cause du bruit permanent du ruisseau. Il allait être obligé de reprendre la bande son en studio.

Nous mangeâmes dans l'ancienne scierie de Sainte-Catherine un repas probablement préparé par Marius, notre grand chef local.

« Allez les enfants, on reprend ! Pascal, viens avec nous. »

Le plan qui devait être tourné alors était un peu risqué. C'était celui qui devait montrer la fin du petit train au profit du transport par camions forestiers : le train avançait sur la voie qui traversait la route alors qu'un grumier arrivait relativement vite. Le photographe de plateau me demanda de mitrailler en noir et blanc. J'étais très bien placé, juste derrière le metteur en scène ; sa script était un peu en avant, légèrement sur sa droite.

Je regardais le GMC fonder vers nous, et alors, j'ouvris grand mes yeux : il y avait un problème... Je me penchai vers Robert ENRICO et lui dit :

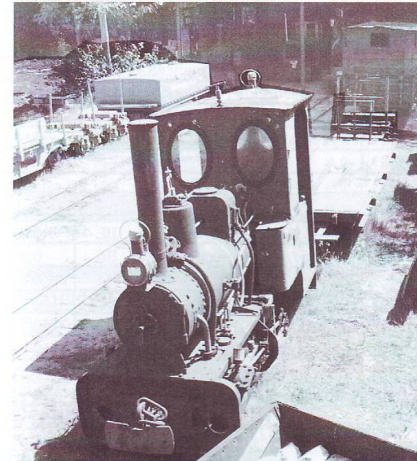
« La plaque du camion n'est pas bonne ! Ton film se déroule dans les Vosges et il est immatriculé en 54 !

- Merde ! Tant pis,

## Liste des trains historiques reconstitués au Tacot des Lacs

*Dans cet inventaire, le choix du matériel sauvegardé est réfléchi par thème et regroupé en trains complets. Ces trains historiques représentent un choix étendu d'où se dégagent deux grandes familles :*

### **Les trains militaires et les trains industriels.**



▲ Français à gauche et Allemand : 2 trains militaires reconstitués

### **LES TRAINS MILITAIRES DES PAYS EN CONFLIT EN 1914-1918**

#### **FRANCE**

Loco Decauville + Baldwin 50 Hp + Plates-forme PECHOT + wagon fourche PECHOT+ citerne PECHOT

#### **USA**

Locomotive 131 BALDWIN + wagon PERSHING plats et couvert à bogies

#### **GRANDE BRETAGNE**

DICK KERR + wagons CLAYTON + citerne

#### **ALLEMAGNE**

040 DFB " Deutsch Feldbahn Brigade " + 020 KRAUSS + tender DFB + Plate-forme DFB + wagon fourche DFB + couvert DFB

### **LES TRAINS INDUSTRIELS de la région de Seine et Marne**

**SABLIÈRE DE NEMOURS** (Seine et Marne)

ARN JUNG 020T de 1937+ wagonnets bennes

**SABLIÈRES D'ORMESSON** (Seine et Marne)

KOPPEL 020T N°2649 (1908) + wagons "girafes"

**SABLIÈRE DE BOURRON-MARLOTTE**

(Seine et Marne)

BILLARD T75D n°2066 + wagonnets DECAUVILLE

**SABLIÈRE DE DARVAULT** (Seine et Marne)

DYBA + wagonnets DECAUVILLE

**SABLIÈRE DE PIERRE LE SAULT** (Seine et Marne)

DEUTZ à bielles petit modèle + wagonnets KOPPEL

### **LES TRAINS INDUSTRIELS des autres régions**

**BRIQUETERIE DE MASSY PALAISEAU** (Essonne)

DEUTZ + wagonnets KOPPEL

**CIMENTERIE DE MONTEBOURG** (Manche)

DEUTZ à bielles OMZ 122 + bennes DECAUVILLE

**BRIQUETERIE DE MONTLOUIS** (Loir et Cher)

Locotracteur artisanal de 1934 + wagonnets

En service jusqu'en 1992

### **LES TRAINS TOURISTIQUES ET BALNEAIRES DE COLLECTION**

#### **LE TRAIN DU CAP FERRET**

Locotracteur Billard + baladeuses

#### **LES TRAINS DE CINEMA**

LES GRANDES GUEULES

Locotracteur PETOLAT + porte bois DECAUVILLE et DFB de Cirey sur vezouze (issus du film).

#### **LES TRAINS DE MARQUES ET DE METIERS**

##### **LE TRAIN DE TRAVAUX ET DE SECOURS PÉTOLAT**

Locotracteur PETOLAT + wagon outillage PETOLAT + grue PETOLAT

##### **LE TRAIN BETTRAVIER**

BALDWIN 230 + wagon couvert + wagons tombereaux DECAUVILLE + wagon "laitier"

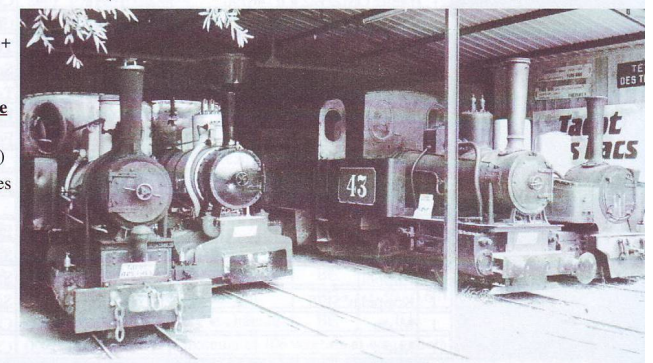
**LE TRAIN MINIER DECAUVILLE** (dans sa version coloniale)

DECAUVILLE TMB15 + wagons DECAUVILLE

##### **LE TRAIN DE CHANTIER KOPPEL**

KOPPEL 020 + wagonnets KOPPEL

▼ Maffei, Jung, Koppel classée MH et DFB devant le dépôt



# Collection abritée au Tacot des Lacs

Nb	TYPE & MARQUE	Nb inventorié dans le monde				ETAT	Ecartement
		Pays	Année de construction	Origine			
1	020T Arnold-Jung n° 7502	2	Au	1937	Sablères de Nemours 77	TBE	0,60
1	020T Koppel n° 1329		All	1905	Carrières 77	BEM	0,60
1	020T Koppel n° 2649		All	1908	Sablères d'Ormesson 77	clMH	0,60
1	040T Henschel DFB n° 3562		All	1917	Maizy 02	BEM	0,60
1	040T Borsig DFB n° 8310		All	1920	Sucrerie de Coucy 02	AR	0,60
1	020T Decauville n° 993		F	1925	Carrières de Blaizy 21	TBE	0,60
1	030T Decauville n° 5410		F	1917	S. Nord-Est, Suc.de Toucy 45	TBE	0,60
1	020T Krauss	1	All	1899	Armée allemande	BE	0,60
1	131T Baldwin n°46828 ch n°46504	1	USA	1917	Armée américaine	TBE	0,60
1	020T Maffei n° 3921	2	All	1914	Armée Bavaroise	TBE	0,60
10							

LISTE DES LOCOTRACTEURS							
1	Arnold-Jung (50 ch)		Au	1943	Tuileries Massy-Palaiseau	BE	0,60
1	Arnold-Jung (75 ch) n°7063	2	Au	1937	Sablères de Moneteau	BE	0,60
1	Baldwin 50 hp n°7168		USA	1917	Graniterie d'Abainville	BE	0,60
1	Baldwin 50 hp		USA	1917	Ets Beaumartin Temier	BE	0,60/1,435
1	Baldwin 50 hp		USA	1917	Ets Beaumartin Temier	HS	0,60/1,435
1	Baldwin 50 hp		USA	1917	Ets Beaumartin Temier	HS	0,60/1,435
1	Baldwin 50 hp n°7118		USA	1918	Sucrerie de Mitry-Mory	clMH	0,60
1	Baldwin 50 hp		USA	1918	Tréfilerie Saint Blin	HS	0,60/1,435
1	Baldwin 50 hp		USA	1917		à rest.	0,60/1,435
1	Ex 230 Baldwin n° 711	1	USA	1917-53	Sucrerie de Vis en Artois	TBE	0,60
1	Billard t 75 P n° 188		F		Kaolin d'Echassière	BE	0,60
1	Billard prototype T50 D n°195	2	F	1930	Râperie de Semaize	Ori	0,60
1	Billard T 80 D n° 2066		F	1940	Céramique St-Aulaye	BE	0,60
1	British Westinghouse n°1972	1	GB	1916	Socophac	BE	0,60/1,435
1	Citroen C4 sur rail	1	F	1930	Camionnette sur rail	BEM	0,60
1	Citroen B14	1	F	193...	Carrières de Méluzien	BE	0,60
1	Comessa n°2931	1	F	1940	Sablères de Monéteau	BE	0,60
1	Cons. Artisale Weitz	1	F	1938	Tourbière de St Laurent	AR	0,60
1	De Dion Bouton	1	F	1934	Briqueterie Montlouis	TBE	0,50
1	Decauville TMB 15		F	1947	Ardoisière d'Angers	AR	0,60
1	Deutz OMZ 117		All	1948	Sablères de Pierre le Sault	TBE	0,60
1	Deutz OMZ 117		All	194.	Carrières de Port Brûlé	AR	0,60
1	Deutz OMZ 117		All	1948	Sablères de Pierre le Sault	BE	0,60
1	Deutz OMZ 122 F n° 17240		All	1937	Cimenterie Montebourg	TBE	0,60
1	Deutz OMZ 122 F n° 46790		All	1943	Cimenterie Montebourg	TBE	0,60
1	Deutz OMZ 122 F n° 48786		All	1943	Cimenterie Montebourg	TBE	0,60
1	Spoorijzer (licence Deutz)		NL	1953	Tuileries Massy-Palaiseau	BE	0,60
1	Dick Kerr n°1972	1	GB	1916	Sablères de Nemours 77	TBE	0,60
1	Dick Kerr	1	GB	1916	Transporteur Depoux à Sorgues	BE	0,60/1,435
1	Fauvet-Girel		F	1927	Ets Beaumartin	HS	1,44
1	Gmeinder		All	1938	Fonderie de Wassy	BE	0,60
1	Gmeinder		All	19..			0,50
1	Gmeinder		All	1950	Sablères de Monéteau		0,60
1	Heim Frère		All	1920		TBE	0,60
1	Hyber Planet	1	GB	1940	Briqueterie S. Nikklas	à rest.	0,60
1	Jules Weitz	1	F	1924	Sablères de Moneteau	BE	0,60
1	Koppel	3	All	1917	Sablères de Moneteau	BE	0,60
1	Koppel n°5175		All	1918	Sablères de Moneteau	à rest.	0,60
1	Moës	1	B	1920	Carrières de St Leu d'Essrent	BE	0,60
1	Moës	1	B	1920	Carrières de St Leu d'Essrent	BE	0,60

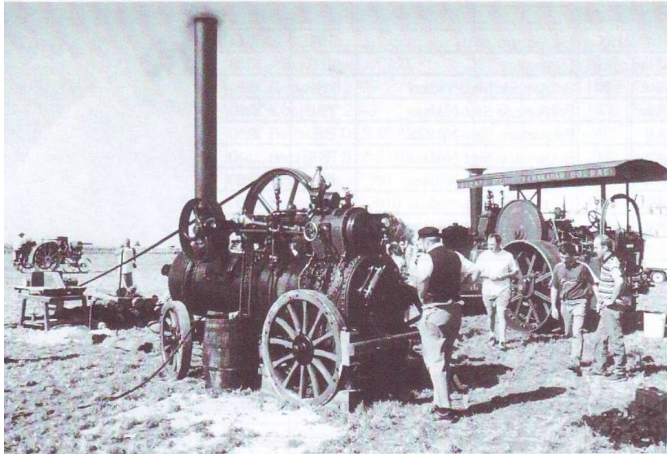
1	Pétolat n°75/12633		F	1949		TBE	0,60
1	Pétolat		F	1920			0,60
1	Pétolat		F	1920			0,60
1	Pétolat DIG-18849		F	1949			0,50
1	S.M.I.S.O.	1	F	195...	Ets Beaumartin	BE	1,44
1	Locotracteur	1	F	1970	Campagne	neuf	1,44
1	Diema DFL 75 "Pieter" n°5139		F	1991	Briqueterie Sint-Niklaas	TBE	0,60
1	Diema DS 60 n°3117		All		Briqueterie Sint-Niklaas	TBE	0,60
1	Diema DS 60		All		Briqueterie Sint-Niklaas	BE	0,60
1	Diema DS 40 "Anna" n°1652		All		Briqueterie Sint-Niklaas	TBE	0,60
1	Diema DS 40		All		Briqueterie Sint-Niklaas	BE	0,60
1	Diema DS 14 "Beátrýs" n°2134		All	1959	Briqueterie Sint-Niklaas	BE	0,60
1	Diema DS 14 "Catherine" n°2135		All	1958	Briqueterie Sint-Niklaas	BE	0,60
1	Diema DS 14 "Lieven" n°2074		All	1957	Briqueterie Sint-Niklaas		0,60
1	Diema DS 14 "Christine" n°2075		All	1957	Briqueterie Sint-Niklaas		0,60
1	Diema DS 14 "Philip" n°2121		All	1958	Briqueterie Sint-Niklaas		0,60
1	Diema DS 14		All		Briqueterie Sint-Niklaas		0,60
1	Diema DS 40 "Zorro" n°3009		All	1996	Briqueterie Sint-Niklaas	TBE	0,60
1	Whitcomb	1	USA	1944	Ets Beaumartin	BE	0,80
60							

AUTORAILS, TRAMWAYS ET DRAISINES							
1	Motolory Campagne	1	F	1980	non livrée à Beyrouth	Neuf	1,44
1	Draisine Campagne	1	F	1960	Réseau Est de Lyon	BE	1,44
1	Draisine artisanale	1	f	1950	Réseau Est de Lyon	BE	1,44 / 0,60
1	Draisine Billard		F	1912	Réseau Breton Carhaix	BE	1,44
1	Tramway	2	F		Fontainebleau	à restau	1,00
5							

LISTE DES WAGONS							
36	Wagonnet Decauville		F		Ciments Français Le Ham	BE	0,60
2	Wagonnet Decauville		F		Maraîcher du Mans	BE	
3	Wagonnet Pétolat		F		Carrières de Montebourg	BE	0,60
3	Wagonnet Koppel		All		Sablères Pierre le Sault	BE	
3	Benne en bois "Girafe"	4	F	1930	Sablères d'Ormesson	AR	0,60
1	Wagon couvert Baume & Merpent	3	F	1903	Tramway de Pithiviers	AR	0,60
1	Wagon couvert atelier de Pithiviers	3	F	1931	Tramway de Pithiviers	BE	0,60
2	Wagon couvert Carrel & Fouché	3	F		Tramway de Tours	BE	0,60
1	Wagon "bi-foudre"	1	F		Bercy	BE	0,60
1	Wagon citeime 3000 L	2	F		Maisy	BE	0,60
1	Wagon plat Decauville	1	F	1892	(Laitière)Tramway de Pithiviers	TBE	0,60
2	Wagon plat Decauville	2	F		Sucrerie de Maizy	BE	0,60
1	Wagon plat Clayton		GB	1917	Armée Anglaise	BE	0,60
2	Wagon plat Pershing		USA	1917	Armée Américaine	AR	0,60
2	Wagon plateforme Péchot		F	1888	Armée Française(Verdun Toul)	clMH	0,60
1	Wagon citeime Péchot	2	F	1888	Armée Française	clMH	0,60
4	Truck à fourche pivotante	6	F	1888	Armée Française	clMH	0,60
1	Wagon plateforme DFB	2	All	1914	Armée Allemande	BE	0,60
2	Truck à fourche pivotante DFB	2	All	1918	Armée Allemande	TBE	0,60
2	Truck porte grume Decauville	2	F	1905	Scierie Mailly le Château	TBE	0,60
18	Wagon tombereau Decauville		F	1893	Sucrerie de Pithiviers	BE	0,60
1	Wagon tombereau à bogies Decauville	1	F	1918	Sucrerie de Pithiviers	BE	0,60
3	Wagon tombereau Koppel	3	All	1908	Sucrerie de Pithiviers	BE	0,60
1	Wagon couvert à bogies "TP"	1	USA	1917	Armée Américaine	TBE	1,435
1	Wagon couvert Pershing	1	USA	1918	Armée Américaine	BE	0,6
1	Wagon grue Pétolat	1	F	1965	Parc de la tête d'or à Lyon	BE	0,50 / 0,60
1	Wagon couvert feldbahn	1	All	1917	Sucrerie de Coucy le château	BE	0,6
106					total 75 engins moteurs et 106 wagons et wagonnets		

# Le Festival de la Vapeur 1900

## A Villiers-saint-Georges les 22-23-24 août 2003

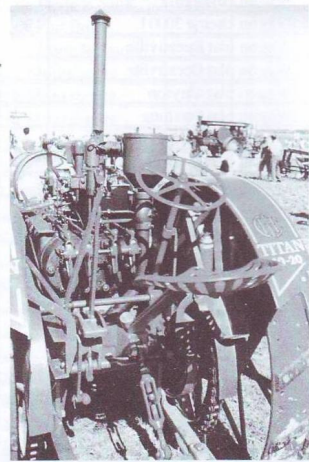


▲ Locomobile Suisse WYSS de 1876 et rouleau anglais FOWLER de 1904 construit à Leeds

lendemain. Dès le vendredi le plateau était déjà somptueux. Au total le Festival regroupa une quarantaine d'engins, dont 2 rouleaux (venant de Suisse), 2 routières laboureuses, 1 routière «crane» (équipée d'une chèvre, venue d'Angleterre), 1 Showmans (routière à vapeur destinée aux carrousels en bois et au cirque, venue d'Angleterre), 1 camion (british too), 4 routières et 4 locomobiles, le tout à vapeur et en état de marche. Ce à quoi il faut ajouter un chantier de labour à la vapeur au complet mais non fonctionnant composé de deux routières, une roulotte et la charrue à bascule. A ces vapeurs s'ajoutaient une quinzaine de tracteurs parmi les plus vieux et plus rares modèles tous antérieurs à 1920 et une dizaine de teufs-teufs datant des années 1901 à 1914, dont un véritable Taxi de la Marne et une voiture à vapeur (White 1901).

Tous ces engins ont tourné sur le terrain de 4,5 hectares pendant le week-end. Les routières étaient attelées à des chariots en bois qui promenaient les visiteurs pour un tour de piste, les deux laboureuses ont labouré au treuil selon la technique inventée dans les années 1840 par l'anglais John Fowler. Chaque journée s'est achevée par un parade de tous les véhicules, rassemblés ensuite au fond du terrain pour une photo inoubliable !

▼ Tracteur Titan de 1915 de Philippe Abit de la ferme du Colombier (77)



Le Festival de la Vapeur 1900 a connu un grand succès avec près de 11 000 entrées payantes pendant les trois jours. C'est une première réussie. Pour autant, le pari n'était pas gagné d'avance. En effet, une telle manifestation n'avait jamais été organisée en France et Villiers-saint-Georges, près de Provins en Seine-et-Marne, n'a rien d'un joli petit port de pêche touristique !

### D'où vient l'idée ?

En 2002 nous avons lancé le Train à Vapeur de la Brie avec l'AJECTA (Longueville) et quelques particuliers impliqués dans le tourisme autour de Villiers-saint-Georges. Le TVB exploite en effet une portion de l'ancienne ligne n° 21 de la Compagnie de l'EST qui reliait Longueville à Château-Thierry via Provins et qui est interrompue aujourd'hui au niveau de Villiers-saint-Georges. Ce tronçon est actuellement exploité par CFTA en trafic voyageur entre Longueville et Provins et pour le fret céréalier et bois jusqu'à Villiers.

### TVB a connu aussitôt un réel engouement et un beau succès.

Nous en avons tiré la conclusion que la vapeur est un thème porteur auprès du grand public.

L'Europe du nord, et principalement l'Angleterre, organise depuis longtemps des grandes fêtes rassemblant des

machines à vapeur non ferroviaires. Le public y est toujours nombreux, à l'instar du Great Steam Fair qui se tient chaque année fin août dans le Dorset (sud Angleterre) et qui accueille... 200 000 visiteurs sur 150 ha en 5 jours autour de 200 routières à vapeur !!! Pourquoi pas en France ? Certes le patrimoine y est moins abondant que chez nos voisins du nord, mais il existe quelques passionnés en France qui conservent et entretiennent en état de marche de beaux engins à vapeur. Engins qui constituaient le noyau de la manifestation auquel on agrègea petit à petit durant les mois de conception de la manifestation, des engins venus d'Angleterre et de Suisse, ainsi que des véhicules à pétrole de la même époque (avant 1920) : voitures et tracteurs. L'ensemble devait constituer le beau plateau que l'on a pu admirer à Villiers cet été.

Parmi l'équipe organisatrice, Philippe Abit de Beton-Bazoches, a été le pivot par lequel tous les contacts ont pu se nouer en France et en Angleterre. Sa bonne connaissance de ce milieu de collectionneurs a été fondamentale. Depuis longtemps, son vieux rêve était de réaliser une telle manifestation... le rêve est devenu réalité.

### Trois jours de fête

La plupart des machines sont arrivées le jeudi 21 août, quelques unes le

Samedi et dimanche, le TVB a été mis en service entre Provins et Villiers-saint-Georges grâce à l'AJECTA. Son arrivée (trois fois par jour) en gare de Villiers déclenchait à chaque fois les sifflets de salut des machines à vapeur, auxquels le train répondait de même. Le Festival se déroulait face à la gare, mettant ainsi de plein pied le train et les autres machines à vapeur. Quel spectacle ! L'AJECTA avait mis en service son inusable 140 C 231 et la rame de cinq voitures des années 1930. Le train a transporté 1 300 voyageurs en deux jours, certaines navettes ressemblant plus au Métro aux heures de pointe qu'à un vénérable tortillard d'époque !

### Des machines exceptionnelles

Le «clou» du Festival était constitué par

les magnifiques routières et les rouleaux à vapeur. Ces machines sont aujourd'hui très rares en France et très peu connues du grand public. Ces engins que l'on vit apparaître dès le début du XIXe siècle en Angleterre étaient utilisés dans tous les domaines d'activité. En agriculture, les routières pouvaient labourer, transporter, tirer et mouvoir toute sorte de machine-outil au même titre qu'une locomobile.. Dans l'industrie, elles servaient à tracter de véritables trains routiers de minerais (entre les mines et le chemin de fer le plus proche), les rouleaux étaient utilisés au concassage, damage et goudronnage des routes. Les plus belles, les Showmans, servaient aux spectacles : elles traçaient les cirques ou les manèges sur les routes, de place en place, et produisaient, grâce à un

générateur électrique placé à l'avant, l'énergie nécessaire à éclairer et animer les fêtes. Il faut ajouter que ces engins sont extraordinaires et que leurs propriétaires en prennent un soin méticuleux : les peintures sont éclatantes et les cuivres étincelants !

Le public a apprécié la qualité du plateau où le rare le disputait au beau. Face au succès et à la demande exprimée durant le week-end, le Festival de la Vapeur 1900 est reconduit en 2004... plus grand et plus beau ! Rendez-vous donc les 20-21-22 août à Villiers-saint-Georges. ●

**Pierre GRAND**

Président des associations organisatrices «Patrimoine du canton de Villiers-saint-Georges» et «Train à Vapeur de la Brie».



▲ La «Petite» refoule en rampe de 5cm/m le tramway avec frein légèrement serré

C'est un modèle de ces petites machines que je décidai de construire en voie de 40 cm histoire d'occuper les longues journées d'hiver et aussi d'employer quelques vieilles ferrailles restants de mes stocks.

Pour commencer, j'entrepris la réalisation des essieux de wagonnets en voie de 40 d'un diamètre de 30cm. Ils se virent munis de manetons et contrepieds coulés à la forge ; Le premier essieu, est l'essieu moteur et les roues sont flasqués sur le tambour de frein d'une vieille boîte de DeDeuche. Celle-ci entraînée par un moteur de Fenwick électrique de 3 Kw alimenté par une batterie logée dans les caisses à eaux de la locomotive. Vous avez tout compris ! l'autre essieu est suspendu ce qui me donne une suspension en 3 points. La machine colle à la voie.

### Et la vapeur dans tout cela ?

La chaudière, en cuivre « rouge » provient d'un chauffage au gaz. Elle est placée horizontalement. Elle est entourée d'une enveloppe de tôle en inox de 2 mm roulée à la rouleuse à main (accroche toi à la manivelle). Le tout est munie d'une cheminée et d'un foyer en tôle de la même matière ; Voilà pour la production de vapeur en abondance pourquoi me direz vous,

puisqu'il ça roule à l'électricité ? C'est pour faire joli, bien sûr ! Les purgeurs crachent de l'eau chaude au départ, les coups d'échappements sont au rendez-vous le souffleur active le feu en cas de besoin et le sifflet ameuté tout le quartier, évidemment j'ai monté des soupapes réglées à 2 bars on ne sait jamais. La « marmite » est éprouvée à 5,5 Kg/cm<sup>2</sup> ; Une pompe d'alimentation d'eau, dit petit cheval prend l'eau dans la caisse de 40 litres qui n'est pas occupée par la batterie.

Les tampons d'attelage sont équipés de ressorts, un strapontin est fixé dans la cabine ou il y a levier de renversement de marche, régulateur, frein à vis, manomètre... tout y est.

Pour la finition, j'ai préféré la cabine en forme d'hirondelle, plus sympa, des petites machines Mallet aux cornières de la toiture d'origine.

Une de ces machines avait autrefois été baptisée « la Belle Petite » cela m'a inspiré et je l'ai appelée ainsi.

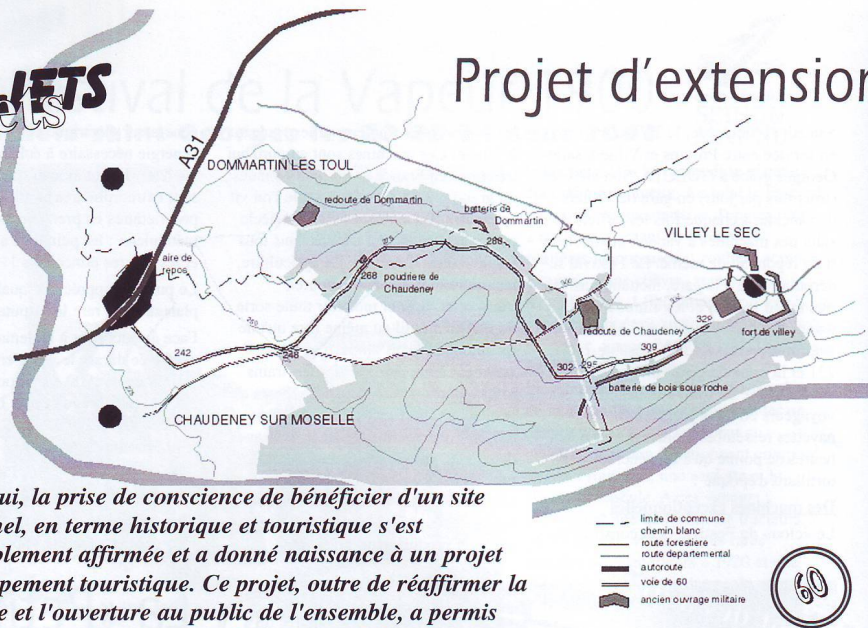
La construction a duré 9 mois et c'est terminée en mai. Cette hiver je vais entreprendre la construction d'une voiture à plate forme pour l'accrocher derrière mais il me faut trouver deux essieux. ●

## La «Petite»

PAR  
PAUL-MICHEL JUISHOMME

*Vers 1880 chez Decauville à Corbeil, se construisait des petites locomotives à vapeur de type 020T pour la voie industrielle de 50 cm.*

# Projet d'extension de la voie de 60 à Villey-le-Sec



*Aujourd'hui, la prise de conscience de bénéficier d'un site exceptionnel, en terme historique et touristique s'est considérablement affirmée et a donné naissance à un projet de développement touristique. Ce projet, outre de réaffirmer la sauvegarde et l'ouverture au public de l'ensemble, a permis d'inscrire l'association dans une ligne de conduite orientée vers une économie touristique forte et à caractère social.*

PAR RÉGIS BERGER

Le fort de Villey-le-Sec est ouvert au public depuis plus de trente ans. Propriété du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, il est géré par une association loi 1901, La Citadelle.

Cet ouvrage constitue le seul exemple de cité fortifiée à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle. Épargné par les conflits, il présente encore ses superstructures intactes et son armement en place. On y organise même chaque dimanche un tir au canon. C'est l'un des derniers forts de cette époque en parfait état.

**La forêt de Chaudeney : les boucles de la Moselle**

La forêt de Chaudeney présente un massif boisé remarquable, couvrant un vaste ensemble d'organisation défensive. Constitué de batteries, retranchements divers et de magasins à poudre, elle était

▼ Train constitué d'un loco Berry et de bogies de la ligne Maginot



traversée par le petit train militaire qui fonctionna de 1888 à 1940. En outre, le site est propice à toute promenade ou aménagement.

La forêt jouxte la Moselle dans le secteur dit des boucles, pour lequel un projet de développement touristique sur l'ensemble des boucles est en projet. Marquant l'entrée du massif dans sa partie la plus remarquable, cette forêt jouit d'une exposition exceptionnelle de part les différentes structures existantes.

**La base de loisirs de Villey-Le-Sec**

Situé au bord de la Moselle, la base de loisirs comporte un camping doté d'une solide réputation à l'étranger. Quinze mille personnes le fréquentent annuellement et en saison, il constitue un point d'attraction non négligeable et un atout important pour le secteur. Le développement de cette base avec des activités orientées vers la rivière est actuellement envisagée.

A mi-chemin, entre le fort et la base, un centre équestre doté d'un restaurant assure une attraction complémentaire au site.

**L'autoroute A31 et l'aire de repos**

Longeant le massif forestier, l'autoroute est l'une des voies de communication nationale la plus importante. Son trafic génère 13 millions de vacanciers par an et

met un bassin de population de 36 millions de personnes à trois heures de route du site. Sur l'autoroute, l'aire de repos de Chaudeney dispose de toutes les commodités, avec station service, cafétéria et même un hôtel. Elle dispose en outre d'une passerelle qui permet une communication entre les deux sens de circulation. Elle constitue un point important de passage de même qu'elle est dimensionnée pour un fort trafic.

**Toul : berceau de la voie de 0.60**

A partir de 1886, le colonel Péchot mis au point un système de voie ferrée à écartement de 0.60 m pour les besoins militaires en transformant le système Decauville. Les essais eurent lieu à Toul en 1888 et cette voie fut adoptée la même année. L'année suivante, le système Péchot transporta un million de visiteur lors de l'exposition universelle de 1889.

A Toul, berceau de la voie de 0.60, on développa un important réseau de 140 Km de voie reliant les 17 forts à l'arsenal à côté du centre ville. tous les trains servaient au ravitaillement des forts et de leurs intervalles en hommes ou en munitions. Parallèlement à la voie, toute une infrastructure fut construite pour stocker les vivres et les munitions pour la place forte. Ce réseau fut en place jusqu'en 1942.

**Descriptif de la voie**  
La voie reprend l'ancien tracé de la voie militaire et dessert plusieurs organes d'époque. Toutes les emprises sont aujourd'hui communales. Les communes de Villey-le-Sec, Dommartin-les-Toul et Chaudeney sont concernées. C'est principalement Chaudeney qui accueillera la majeure partie du parcours avec 4km500, puis Villey-le-Sec avec 1km et Dommartin avec 500 m. Une seule route goudronnée est traversée, il s'agit de la route forestière de Chaudeney à Villey-le-Sec. En terme de sécurité, la voie projetée est idéalement réalisable sans contraintes particulières. Les pentes sont faibles et le ballastage d'époque largement dimensionné permettra une remise à niveau très facile.

**Aire de repos**

Parkings existant, structure touristiques existantes

A réaliser : bâtiment d'accueil, gare, zone de transfert entre aire et zone d'embarquement

**Tronçon Aire A31- Magasin de Chaudeney : 2Km**

Passage par les Coteaux de Parvaux, voie posée en accotement des chemins

**Magasin à poudre de Chaudeney :**

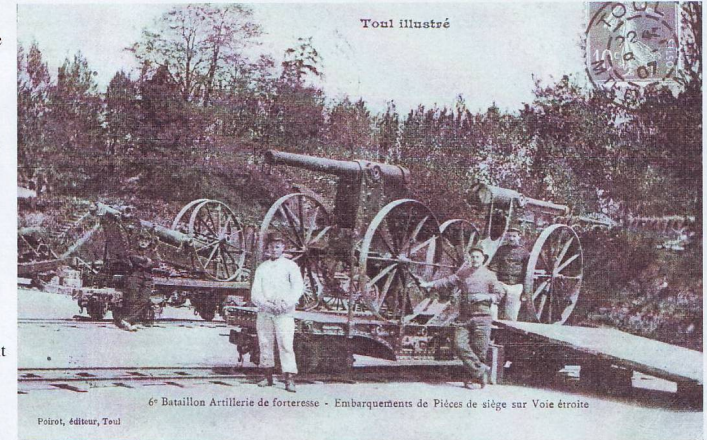
Élément remarquable constitué de 3 tunnels et de salles, un parcours découverte peut être aménagé. Un centre d'information des visiteurs sera à y réaliser. Plusieurs bâtiments extérieurs serviront d'accueil de groupe et un musée sur la voie de 0.60 à Toul peut y trouver place.

**Tronçon Magasin de Chaudeney- batterie de Chaudeney : 2km**

Remontée par le bois blanc en accotement de chemin, puis reprise de la plate forme jusqu'à la batterie. Élément remarquable, cette batterie creusée en tranchée et bétonnée pourra être mise en valeur à peu de frais et présenter une animation avec de fausses pièces d'artillerie et des tirs. Une double voie sera à aménager sur 50 m pour les croisements.

**Batterie de Chaudeney- Fort de Villey-le-Sec : 2 km**

Le parcours longe les anciens talus de protection et les niches à munitions. C'est une perspectives remarquables. La voie vient se greffé sur la parcours existant du



▲ Embarquement de pièces de siège à Toul vers 1907 - Collection Laubertaux

fort. Un petit tronçon est à créer jusqu'à la batterie sud où sera organisé l'arrivée et l'accueil sur le site de Villey-le-Sec.

Toul en 1888. Nous avons l'occasion unique de laisser une trace de ce fabuleux système ferroviaire, cette chance ne se représentera pas..●

Nous vous avons livré ici nos réflexions sur notre projet de train de façon à faire bien ressentir que l'objectif est axé sur un développement du fort de Villey-le-Sec. Néanmoins, le train est un moyen de contrôler le flux des visiteurs et présente l'avantage d'être un moyen de locomotion attractif.

L'enjeu de ce dossier est double puisqu'il s'agit d'accéder à la professionnalisation de l'activité touristique sur le site et d'autre part, sauvegarder un pan complètement oublié de notre patrimoine sur Toul.

La voie de 0.60 œuvre du Colonel Péchot est née à

28, 29 & 30 novembre  
**VILLEBON 2003** le grand dôme

**EXPOSITION METEOROLOGIQUE**  
**salon international du modélisme ferroviaire**

accès TGV et RER gare de Massy-Palaiseau  
amettes bus gratuites gare-expo.  
Accès Autoroute A10 sortie n°9 ZN de Courtabœuf  
direction Villejust parking gratuit 1500 places.  
dimanche de 10h à 17h  
organisation : GEMME EXPO BP 26 93260 Les Lilas tél Fax 01 43 60 31 50 www.expoferro.org

Villey-le-Sec - Yvette  
vendredi & samedi de 10h à 19h  
dimanche de 10h à 17h

Logo de la Ville de Mussy-sur-Yonne, GEMME EXPO, Le Rail, and Loco.



### **tortillard**

est édité par l'association  
du Tacot des Laacs.

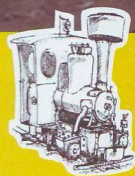
77880 Grez sur Loing

Tél. : 01 64 28 67 67

Fax : 01 64 78 30 78

Email : [tacotdeslaacs@wanadoo.fr](mailto:tacotdeslaacs@wanadoo.fr)

Dépôt légal : à date de parution - Commission paritaire en cours



Commandez 1 n° + frais d'envoi 5,4 €  
Abonnez-vous 4 n° + frais d'envoi 20 €  
à l'ordre du Tacot des Laacs

**tortillard**

LE MOULIN DES PERROTTES DE TORTILLARD SEIGNEUR