

tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Evasion

La route du fer du Canigou



Savoir-faire

Les ateliers Hérols & Cie



Globe trotteur



Le chemin de fer forestier de Kiso

Le petit train de la porte Maillot



Avril-Mai-Juin 2004

Le chemin de fer de Kiso

PAR GUY J. TYTECA

Editoria

Nous sommes toujours à la recherche de l'authenticité des réseaux et de leurs acteurs.

Nous avons été séduits par l'histoire du train de la porte

Maillot. Ce train plus que centenaire mérite toute notre attention. L'absence de machine à vapeur fait partie de son histoire et ne lui retire pas son intérêt.

Dans ce numéro nous nous sommes laissés aller, portés par l'ambiance du train forestier de

Kiso au Japon. Un sujet très ferroviaire, des illustrations qui le sont un peu moins, mais rêver, c'est bien aussi...

Nous ne voulons pas faire un journal pour reprendre les potins associatifs, ce n'est pas notre style et de toute façon, la place est déjà prise. Venez rêver à bord du numéro 14, en prenant des distances avec les petits tracas.

Détachés oui... mais vigilants. ●

PATRICK MOUROT

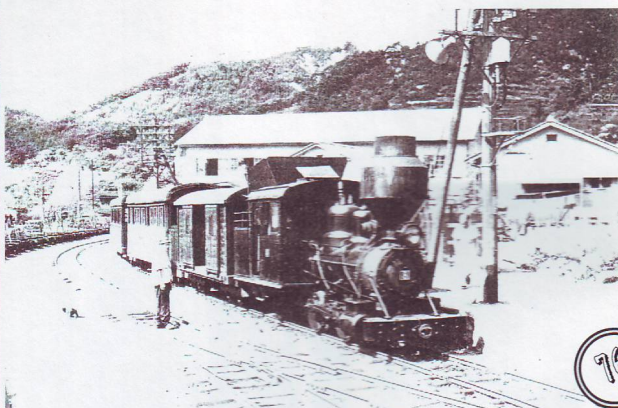
LES PLANS page 16
tortillard
LE JOURNAL DES AMATEURS DE PORTABLES
Baldwin 50 HP

Sommaire

Le train forestier de Kiso	p 02
Les ateliers Hérolids & Cie	p 05
Le train de la porte Maillot	p 06
News	p 08
Les chemins de fer du Canigou	p 12
News	p 16
Souvenirs de Pierre Laederich	p 18

Notre couverture: Respirez, soufflez, vous êtes à Paris

Quatrième de couverture:
Locotracteur Renault de 10 cv réalisé en 1926 a été utilisé au Jardin d'acclimatation.



▲ La Baldwin 021T n°8, chauffée au bois de Hinoki remorque un train destiné aux employés vivant dans la forêt.

76

Notre correspondant, Guy Tyteca, nous entraîne aujourd'hui dans un monde au visage imaginaire : la montagne de Kiso Ontké, au Japon. Modéliste et passionné, il se plaît à rêver de cette époque nostalgique et nous en fait partager ce qui l'a séduit en ces lieux. Partez avec lui, dans ce pays lointain habité par des gens qui, avant de débarquer la forêt, organisent un rituel animiste destiné à se faire pardonner du tronçonnage.

Imaginez une voie ferrée reposant sur des pilotis de bois et des ponceaux à un mètre du sol pendant des kilomètres en absence totale de ballast !

Imaginez des stations où les chefs de gare sont des femmes en chaussons, leur nourrisson sur le dos, passant le bâton-pilote aux mécaniciens des locomotives !



La chef de gare donne le départ

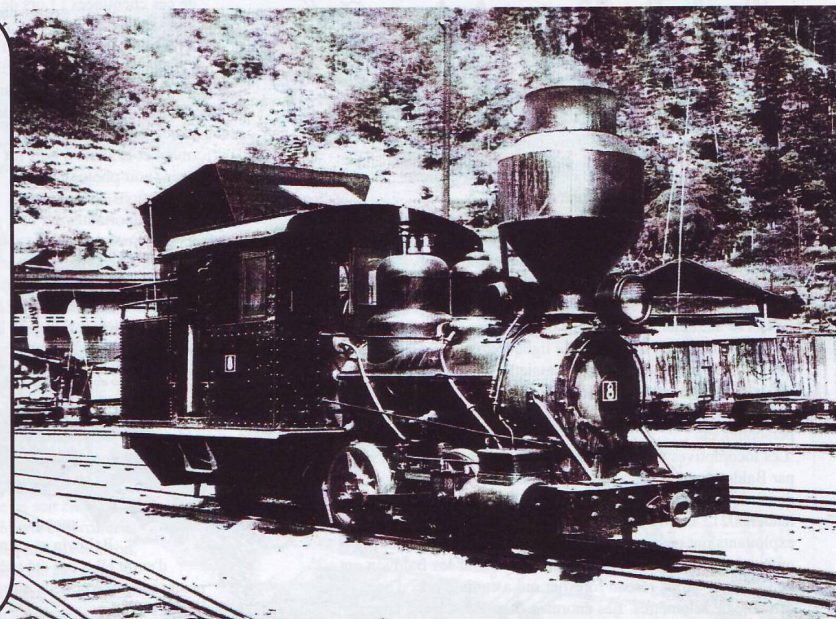
Songez à des villages tellement perdus dans la montagne que des wagons ont dû être équipés en dispensaires, en salons de coiffeurs et d'autres en commerces ; le tout remorqué par de charmantes petites machines construites par Baldwin.

Voilà pourquoi Guy n'a pas résisté à nous faire partager tant d'émotions...

Et nous avons même succombé à la tentation en y ajoutant une pure invention [tel le gardien de la montagne (cf. page 11)] ! Mais que voulez-vous, lorsqu'on se prend à rêver... ●

PM

木曾
林
鉄
道



Il s'agit d'une ligne forestière à l'écartement de 2 pieds et demi, soit 76 cm, située au Japon, dans la préfecture de Nagano, à 180 miles à l'ouest de Tokyo, donc sur l'île principale d'Honshu. La région semble splendide et est appelée les Alpes Japonaises !

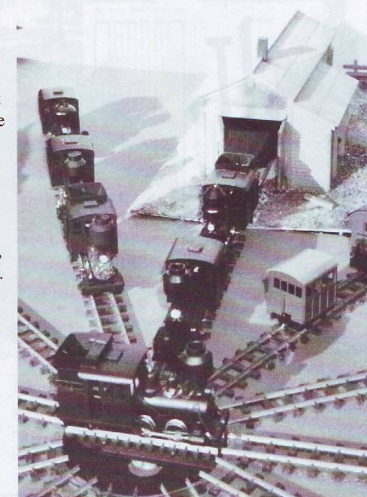
Mon intérêt pour cette ligne, que je n'ai jamais visitée, fut initié par la présence de sympathiques locomotives Baldwin 021T [qui ont d'ailleurs été produites en modélisme HOe par des kits japonais artisanaux de marque « Joe Works » : j'avais acquis quelques uns de ces boîtiers,] et j'ai ensuite voulu en savoir plus sur le sujet. La documentation existante était plus que marginale, j'ai d'abord dû me contenter de quelques photos parues dans des revues américaines spécialisées. Par la suite, une correspondance suivie avec quelques amateurs du Pays du Soleil Levant, m'a permis non seulement d'acquérir plusieurs livres très

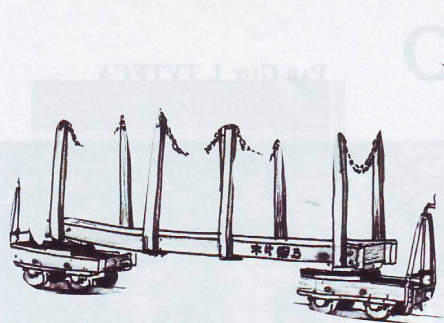
intéressants sur le sujet, pour la plupart uniquement en langue et caractères japonais, mais aussi de compléter mon parc HOe en matériel Kiso (locos, wagons, voitures et bâtiments) sur la base d'un échange avec du matériel français.

C'est ainsi que j'ai pu concevoir ce petit diorama fonctionnel, représentant la gare principale d'Agematsu, gare d'échange avec le grand réseau des JNR.

Le Chemin de Fer du Kiso fut créé en 1901 dans une région boisée principalement de cèdres centenaires pour la plupart, dans la forêt d'Akasawa, rapidement devenue Propriété Impériale. Il faut différencier les cèdres américains ou européens par rapport à ces cèdres japonais, plus proches du cyprès (Hinoki), tel que nous connaissons. L'exploitation vapeur débuta en 1916. Avec la mentalité japonaise, il était de coutume de demander pardon à chaque abattage d'arbres !

▼ Les locomotives Baldwin de Kiso du célèbre modéliste : notre ami Guy, J. Tyteca





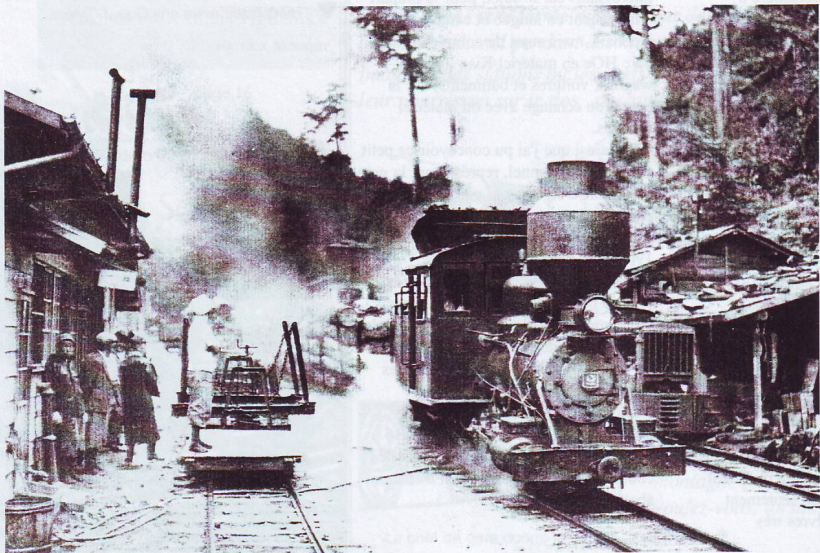
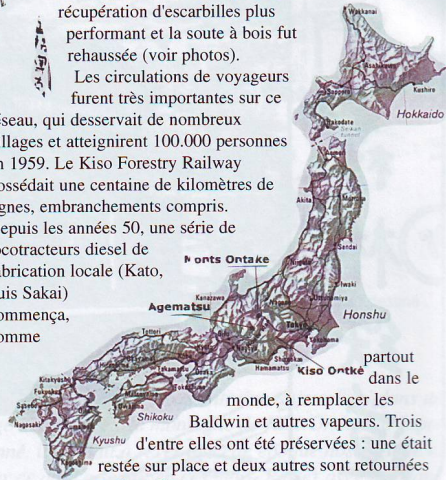
Contrairement aux Américains utilisant la technique du rouleau compresseur et abandonnant sur place le matériel hors d'usage, les Nippons ont veillé depuis le début à nettoyer, à reboiser et remettre en valeur les sites de coupe. Actuellement, après la fin de l'exploitation, fin des années 1970, le gouvernement a classé cette région « réserve naturelle » et aménagé des chemins de randonnée, pistes VTT, musées divers et une ligne touristique de 10 km parcourt une partie de l'ancienne assiette. Le matériel utilisé est évidemment celui récupéré lors de la cessation d'activité : une vapeur, plusieurs locotracteurs diesel, des wagons pour le personnel, etc ...

Les locomotives à vapeur ont été construites de 1915 à 1920 par Baldwin qui, à l'époque, était le seul à pouvoir livrer ce genre de matériel en un temps record. Il s'agit donc de locotenders 021T et 10 exemplaires furent livrés. Par la suite, les exploitants ont passé commande à l'industrie nationale et pas moins de 25 locomotives à vapeur, copiées sur les Baldwin ont ainsi circulé sur ce réseau forestier qui a cumulé près d'une centaine de kilomètres. Les énormes cheminées, aussi larges que les corps cylindriques de chaudières, étaient caractéristiques de ces Baldwin. Elles étaient largement justifiées par la chauffe aux déchets de cèdres, évidemment

abondants sur place. Il paraît que c'était un réel plaisir de humer les fumées « boisées » sortant de ces cheminées ! Lors de leur livraison par Baldwin, les cheminées étaient plus conventionnelles, en forme d'oignon de même que la soute arrière pour le bois. Par la suite, les cheminées furent remplacées par ces cheminées énormes, équipées d'un système de récupération d'escarilles plus performant et la soute à bois fut rehaussée (voir photos).

Les circulations de voyageurs furent très importantes sur ce réseau, qui desservait de nombreux villages et atteignirent 100.000 personnes en 1959. Le Kiso Forestry Railway possédait une centaine de kilomètres de lignes, embranchements compris. Depuis les années 50, une série de locotracteurs diesel de fabrication locale (Kato, puis Sakai) commença, comme partout dans le monde, à remplacer les Baldwin et autres vapeurs. Trois d'entre elles ont été préservées : une était restée sur place et deux autres sont retournées aux Etats Unis.

Les renseignements ci-dessus ont été fournis par la lecture du livre : Far Wheels de Charles Small, passionné Américain, ancien cadre pétrolier. Les photos proviennent de son ouvrage, celles des modèles et des plans, d'une plaquette éditée par Joe Works, pour expliquer le matériel particulier de cette ligne splendide. ●



▲ Au camp Tsuchiura, chargée des grumes de Hinoki, la Baldwin N°9 descend vers Agematsu sous un ciel pluvieux.

SAVOIR-FAIRE
Savoir-Faire

Les ateliers Hérolds & Cie.

De plus en plus, les collectionneurs de machines anciennes recherchent désespérément une entreprise qui sera capable de sauver leur chaudière, leur moteur ancien conçu selon des techniques oubliées depuis, absentes des manuels de formation professionnelle moderne. Le savoir-faire pourrait dans les prochaines années une notion très recherchée et les opérateurs le maîtrisant constitueraient une élite très demandée. Au cours de nos restaurations "dans les règles de l'art", nous avons rencontré un ingénieur, monsieur Coudeyras, qui, en toute simplicité, a permis la reconstruction d'une de nos chaudières en utilisant les procédés employés pour son élaboration soixante-dix ans auparavant. Rivetage, forgeage et autres opérations de prestige ont été menées avec succès par son équipe qualifiée. Les travaux entrepris sont l'objet de toute l'attention souhaitée et le travail rendu d'une qualité irréprochable. L'esprit qui règne dans l'entreprise n'est pas étrangère à ce succès, monsieur Coudeyras, devenu notre ami, en est l'instigateur intelligent. ●

PM

CHAUDIÈRE A VAPEUR pour distillerie

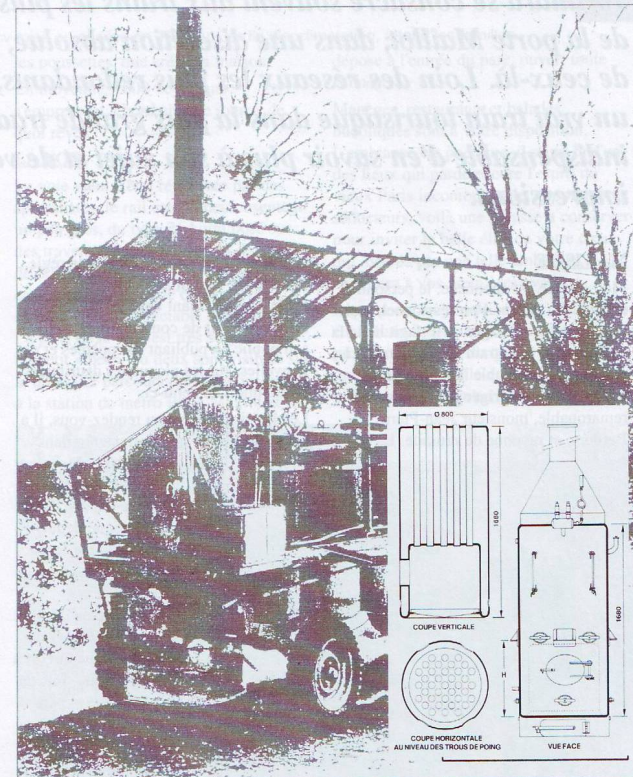
Les ateliers Hérolds et Compagnie à Monéteau ont été créés par monsieur Gaudot en 1877 pour la fabrication de chaudières de distillerie. Cette société est devenue une société anonyme en 1967. Elle a gardé son savoir-faire dans le domaine des installations et des process vapeur, du chauffage et de la fabrication de chaudière dans le domaine du fluide thermique.

Aujourd'hui, la société intervient auprès des industries locales mais aussi sur le plan national, que ce soit en tuyauterie, chaudronnerie et serrurerie, cela toujours pour des travaux à façon, car le travail en série n'est pas son domaine de prédilection.

Les Ateliers Hérolds et Cie disposent d'un équipement de tournage, fraisage et peut ainsi compléter son autonomie et sa souplesse de fonctionnement en s'adaptant toujours au mieux au besoin de la clientèle, cela dans un esprit de société de service.

Les trente personnes employées dans l'entreprise, et plus encore en ce qui concerne les plus anciens d'entre eux, sont toujours ravis de voir arriver dans leur atelier des ouvrages chaudronnés de la première moitié du vingtième siècle. Ce sont toujours de remarquables et belles réalisations, très représentatives d'une parfaite maîtrise des techniques de façonnage et d'élaboration qui ne laissent, ici, personne indifférent. Malheureusement, les deux piliers de notre économie actuelle que sont la rentabilité et la législation ne permettent pas toujours de sauvegarder tout notre patrimoine pourtant varié et riche, tant en élaboration qu'en enseignement, mettant en évidence des solutions simples mais ingénieuses, robustes et fiables. ●

ALAIN COUDEYRAS.

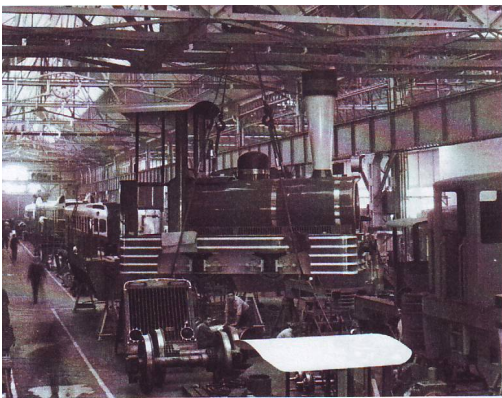


ATELIERS HEROLD

& CIE

3 rue Ciallottes - Z.I. Plaine des Isles
89 470 MONTEAU - tél : 03 86 46 91 52

Constructeur depuis 1877



▲ Le locotracteur type 5210 conçu par le bureau d'étude de la Division du Matériel Ferroviaire Renault et réalisé à l'usine de Choisy le Roi.

Le train de la porte Maillot

PAR PATRICK MOUROT



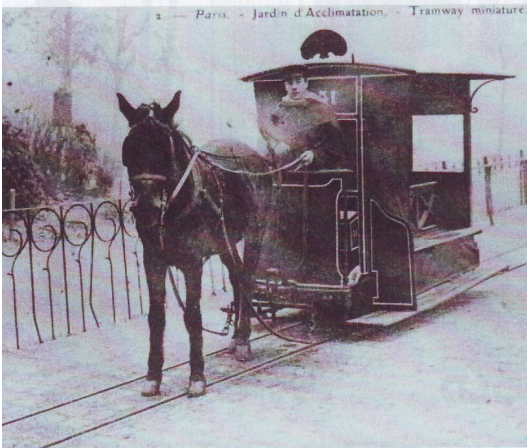
Tortillard se consacre souvent aux trains les plus authentiques : le train de la porte Maillot, dans une discrétion absolue, semble bien faire partie de ceux-là. Loin des réseaux les plus redondants, celui-ci est finalement un vrai train touristique dans la plus grande tradition. Il nous a paru indispensable d'en savoir plus à son sujet et de vous faire part de nos impressions.

MA VISITE

Mon arrivée est annoncée, le personnel est attentif, l'accueil professionnel, mais rien ne laisse présager qu'il s'agit là de la gestion d'un petit train de promenade. La maison est semblable à une ruche au travail. Elle est dirigée par un homme remarquable, monsieur Jean-Pierre Bardery, et rayonne de réussite. La

communication semble en être la règle, la méthode est remarquable. Professionnel avant tout, le directeur s'offre le loisir de communiquer avec son public en publiant ses poèmes et des nouvelles, sur les plaquettes distribuées à l'attention de celui-ci.

Le chef d'atelier est au rendez-vous, il a pour mission de m'accompagner dans



ma visite. Monsieur Bruneteau est en poste depuis 1998, passionné depuis toujours par les trains de toutes tailles, il est l'homme qu'il fallait pour bichonner ce magnifique circuit à voie étroite. Fils de passionné et père d'un jeune homme atteint du même symptôme, il se consacre en famille à la confection d'un réseau miniature. Enfin, l'esprit cheminot est bien là et notre petit train

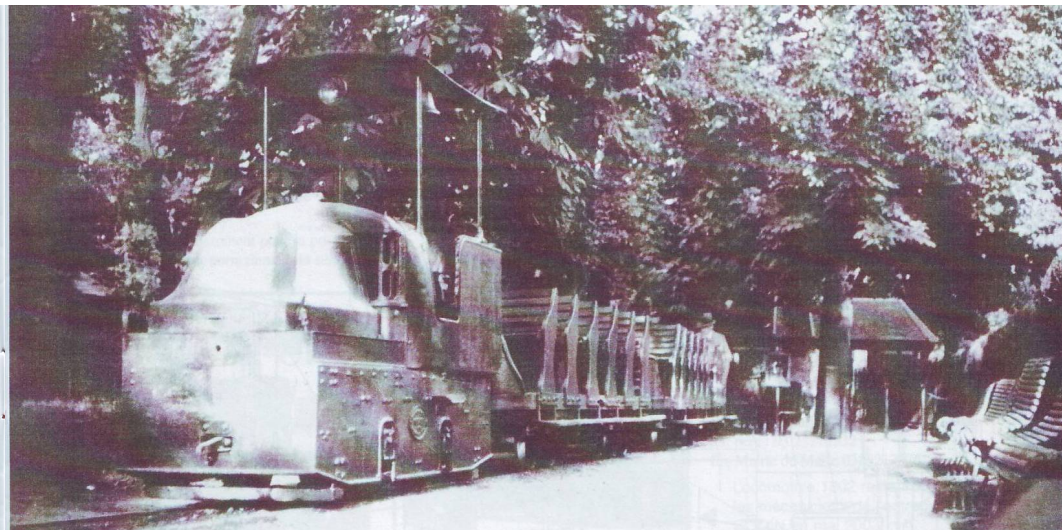
de la porte Maillot en bénéficie avantageusement. Nous traversons l'atelier et nous dirigeons vers le dépôt des machines. Mes yeux se promènent sur tout, je me sens un peu privilégié.

L'ATELIER

Dans l'atelier s'entassent, ici et là, tels des décors de théâtre immobiles, des aménagements urbains en cours de restauration. L'atelier recèle de merveilles, aux consonances parisiennes; ce lieu est une attraction à lui seul et pourrait faire l'objet d'une visite organisée. Venus de la belle époque, ces décors seraient du plus bel effet dans les petites gares de nos associations. Nous arrivons aux machines.

LES MACHINES

Fabriquées par Renault, les six machines sont de facture sur mesure. Issues d'une commande du parc en 1962, elles sont d'authentiques locomotives, comme on les concevait dans les années soixante. Le châssis et la superstructure sont conçus pour l'occasion, et non pas comme il est fréquent de le rencontrer chez les confrères, réalisés à partir d'engins industriels modifiés.



▲ Locotracteur Renault type KL de 10 cv mise en service en 1923 au Jardin d'acclimatation, attend les familles

La mécanique est des plus spartiates : un moteur Renault 85, un inverseur de marche et un embrayage en guise de boîte à vitesses. Les machines sont étudiées pour être pilotées par des chauffeurs sans formation, toutefois un savoir-faire habile doit être acquis pour ne pas « griller » l'embrayage dans la journée. Vous l'avez saisi : toute la nuance de vitesse se fait au régime moteur. Ces engins équipés de moteurs essence sont aujourd'hui transformés pour consommer du gaz. La première génération était équipée d'un réservoir puis, pour plus de sécurité au remplissage, les machines ont finalement été dotées de simples bouteilles de propane, comme celles utilisées pour l'usage domestique. L'ensemble est soigneusement entretenu par l'équipe de mécanos du parc. Les moteurs sont régénérés tour à tour, les essieux reprofilés chez un ajusteur professionnel, le système de carburation au gaz sujet à une maintenance soutenue. Notre chef d'atelier est ici comme un poisson dans l'eau : rien ne lui échappe, rien n'est laissé au hasard. Disponible mais attentif, il est résolument d'une grande compétence.

LES TRAINS

Les trains ont une capacité de 60 places, roulent tous les jours et réalisent en moyenne un tour toutes les 12 minutes. Les wagons de voyageurs, du type baladeuses, sont dotés de suspensions simplifiées dont on soupçonne ici l'inefficacité partielle. Chaque rame est dotée d'un wagon destiné à transporter

les poussettes, une création maison.

En moyenne, 2000 voyageurs s'empressent à bord chaque jour... de quoi rêver.

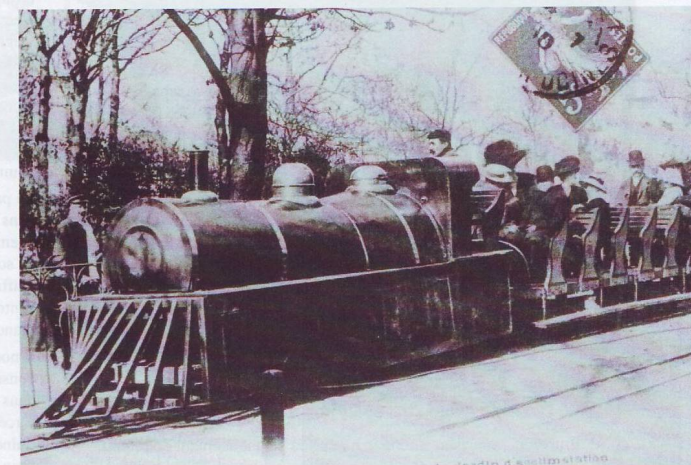
LA VOIE

La voie vient d'être régénérée par des spécialistes, le rail est malheureusement un peu gros, du type 26 kg/m posé sur des traverses de bois. L'aspect de la voie de 50 cm d'écartement est presque caricatural, l'ensemble conserve un charme visuel appréciable de train-jouet. La pose de la voie est très soignée, seul un petit « bec » ou deux sont visibles sur le trajet. Le parcours prend les visiteurs à la station de métro Porte Maillot et les

dépote à l'entrée du parc, ouvert toute l'année.

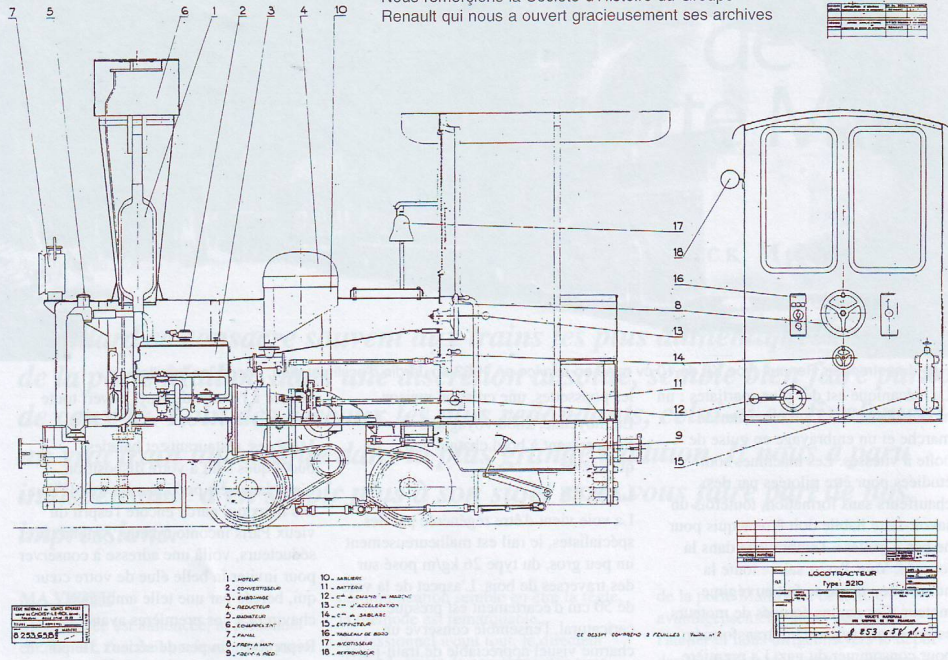
Manèges, restaurants et balades bucoliques sont à votre disposition. L'ambiance est poétique, il s'agit là d'un des lieux qui garde encore l'esprit du vieux Paris incontournable. Amoureux et séducteurs, voilà une adresse à conserver pour inviter la belle élue de votre cœur qui, bercée par une telle ambiance, chavirera à vos premières avances.

Reprenons, un peu de sérieux : le parc a été construit sous Napoléon III et le premier train était du type « exposition universelle » installé en 1880 et tracté par un poney jusqu'en 1910.



▲ Le chemin électrique du jardin d'acclimatation.

Plan de la machine type 5210 conçue par le bureau d'étude de la Division du Matériel Ferroviaire Renault. Nous remercions la Société d'Histoire du Groupe Renault qui nous a ouvert gracieusement ses archives



▲ M. Bruneteau au milieu d'un parc machines soigneusement entretenu.

Des locotracteurs à essence Renault, dont la silhouette fait penser aux engins Campagne de la même époque, prirent du service ensuite. Plus tard, ce sont des tracteurs électriques, puis routiers, qui traînèrent les wagons-voyageurs et en 1962 la nouvelle collection de machines arriva. Dernièrement, dans le but de remplacer les plus vieux locotracteurs devenus irréparables, le parc a fait la commande d'un engin Socquet, animé par un moteur Diesel. Une deuxième commande est à l'étude.

Le parc reçoit parfois jusqu'à 18 000 visiteurs dans une journée, comme celle de pâques par exemple, et il n'est pas pensable que les trains ne soient pas de la plus grande fiabilité. Les chiffres parlent, vous l'avez compris, l'entreprise fonctionne à merveille et ne manque de rien.

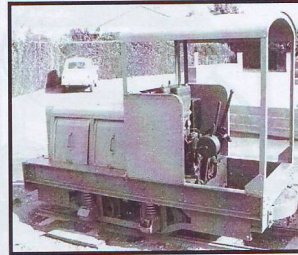
Il nous reste plus qu'à vous donner un petit conseil : allez donc vous détendre une journée dans ce parc admirable, vous prendrez forcément le train et la famille, qui parfois traîne des pieds à l'idée d'aller voir encore un train, ne pourra vous faire aucun reproche à l'issue de cette journée réussie... ●

NEWS

Bravo Pascal !

Voici quelques photos de mon Decaunville restauré ainsi que du Deutz récupéré récemment.

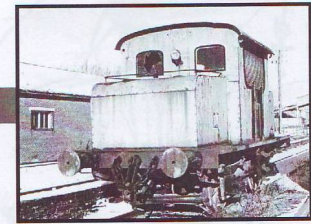
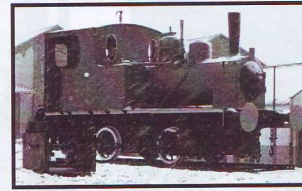
Les travaux de terrassement pour la pose de la voie commencent normalement la semaine prochaine. ●



DU LECTEUR

Courrier et Daniel.

Daniel Beaufort prépare une exposition sur les chemins de fer de l'Aisne, principalement les anciennes voies secondaires, lignes de sucreries, lignes d'usines, lignes de guerres. On peut donc lui envoyer des photos, cartes postales, plans de ces réseaux. Par exemple, la sucrerie de Marle possédait un réseau de 0,60 sur des dizaines de kilomètres : réseau construit en 1928, étendu en 1946, fermé en 1954. L'usine Godin à Guise était raccordée à



la gare de GUISE.

La photo du diesel de la sucrerie servait à desservir la sucrerie sur une voie normale - la voie appartient d'ailleurs à la sucrerie - qui vient hélas de fermer à la mi-janvier de 2004. ●

Beaufort Daniel
67 avenue Charles de Gaulle 02250 Marle
tél. pers : 03 23214532
fax Mairie de Marle 0323217576

Locomotive 1902 restaurée par les mécaniciens de l'entreprise GODIN en mai 2003.

ATTENTION, un train peut en casser un autre...

Le train des huîtres devient le train des mouettes! Le train touristique de Saujon-la-Trablade sera exploité désormais par la société CFTA. L'association fondatrice est contrainte dans l'urgence de débarrasser les lieux et de ferrailer les matériels sauvés les années passées. La CFTA prend en charge la restauration de la locomotive à vapeur, en ce moment, en chantier dans les ateliers de Gray.

Un scénario identique s'est déjà produit au chemin de fer de la Mure où le matériel d'origine de la ligne a été ferrailé pour laisser de la place à l'exploitation commerciale. La discussion reste ouverte, paradoxalement, les lignes les plus rentables semblent être en danger, pourquoi, face au coût de revient? Par le manque d'organisation ou de motivation des membres d'associations. Malheureusement pour le matériel et les efforts

entrepris par les bénévoles, voilà qui pourrait bien décourager certains, déjà peu convaincus par leur bénévole. ●

Fédro

PS: Seule la voiture Talbo est sauvée, le "pirate du rail" Va transportée à Lille où elle sera utilisée comme accueil au parc floral de Houplin; ce n'est pas le top, mais mieux que la ferraille pour cette vieille voiture voyageurs.



Les chemins de fer des Côtes du Nord

Le Centenaire : nous voulions bien sûr le célébrer et nous avons pris des contacts qui ont dépassé nos espérances.

Alors, plutôt que de renoncer à certains projets nous avons demandé à la commune de Languieux, qui met le site à notre disposition, et au Conseil Général de bien vouloir nous apporter une aide logistique pour que ce

centenaire prenne une ampleur départementale. Les projets présentés ont plu et nous avons été suivis. Notre association pilote le projet et des groupes de travail se mettent en place : des associations amies (ferroviaires principalement), l'Education Nationale au travers du Rectorat de Rennes et de l'Inspection Académique, des lycées avec lesquels nous avons créé des partenariats, des particuliers, une agence de communication, d'autres communes, un réalisateur et les services du Conseil Général. Une réunion de synthèse du travail de

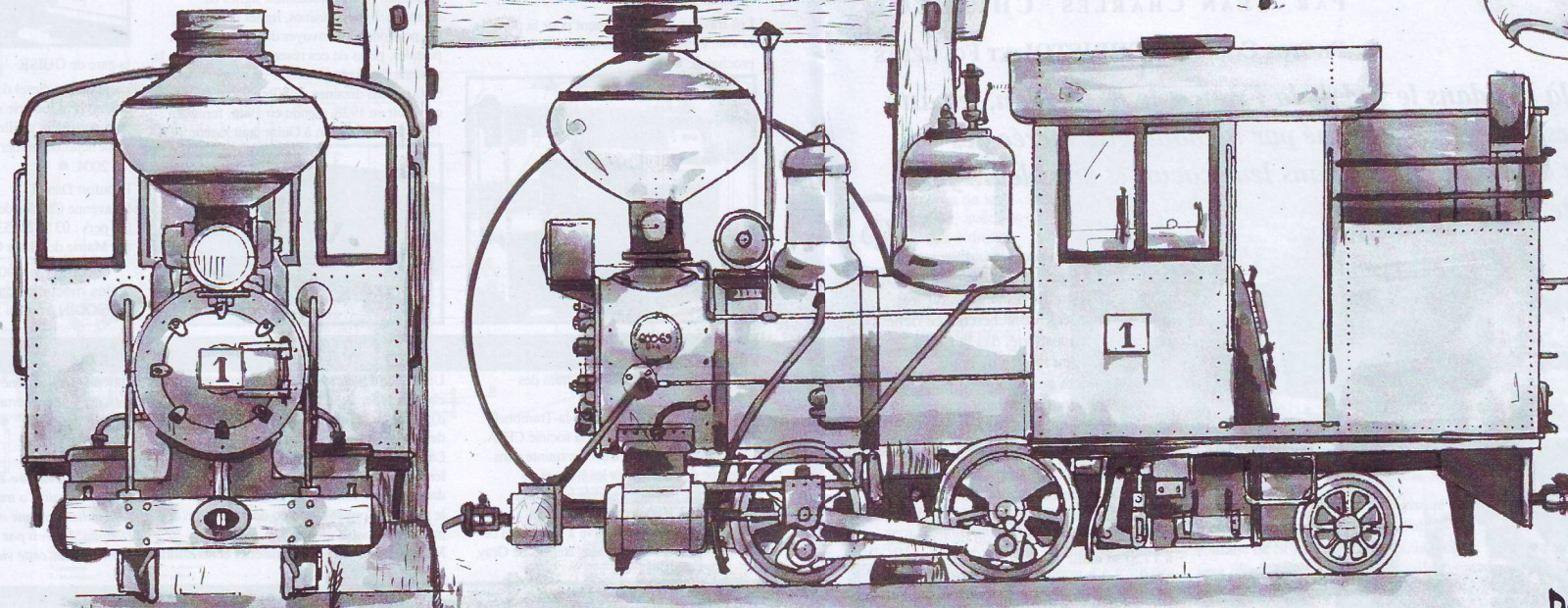
ces différents groupes aura lieu avant les vacances d'été. Les projets seront affinés et évalués financièrement pour être présentés puis validés ou non par les collectivités à l'automne prochain. ●

Nicole Lozac'h

Nous avons décidé, pour le centenaire, de reproduire des cartes anciennes en relation avec les lignes ouvertes dès 1905 et toutes les autres par la suite. Nous avons la chance d'avoir dans nos adhérents des collectionneurs renommés disposant de collections très riches.

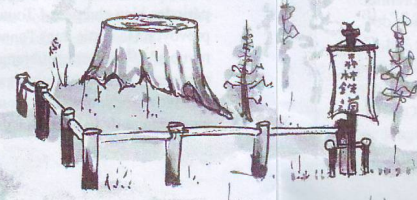
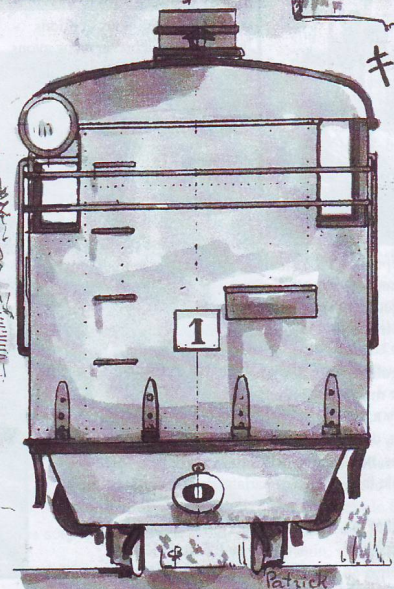


KISU



初期型

キャビンヘッドはオリジナルだが鉄製密閉キャブとなる。



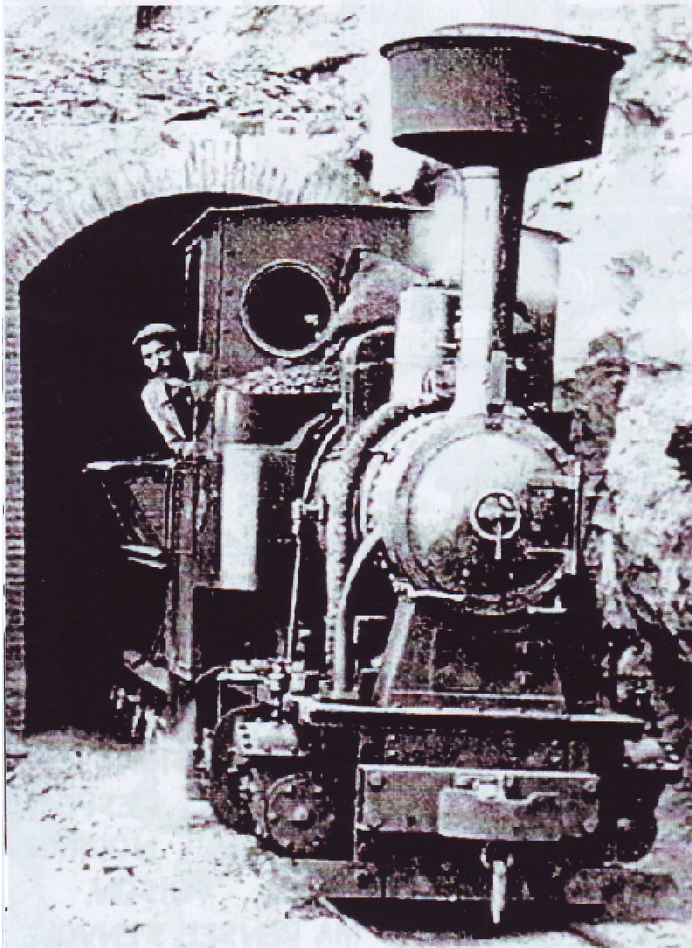
DANS LA MONTAGNE
PENDANT DES SIECLES
UN SOLDAT IMAGINAIRE
VEILLE SUR LA JALOUSIE
L'INJUSTICE ET L'ENVIE.
CETTE SOMBRE QUINTES-
SENSE MACERE DANS
UN ATHANOR QUI SUITE
A TOUT ROMPRE.
LA MISSION EST
DESEPEREE. L'ESPECE
HUMAINE SE NOURRIT
DE CE POISON.
MA PENSEE S'ENVOLE
AU SECOURS DE
CE GARDIEN DE L'IMPOSSIBLE.

Les petits chemins de fer miniers du Canigou

PAR JEAN CHARLES CHRISTOL

PHOTOS COLL. J.C CHRISTOL ET FOUGÉRAS

Connaissez-vous, là bas dans le sud de la France, le Roussillon, le vaste bassin des Pyrénées-Orientales dominé par la montagne sacrée des Catalans : le mont Canigou ? Il est dans leur coeur, et dans leurs yeux puisqu'on le voit de toute la plaine.



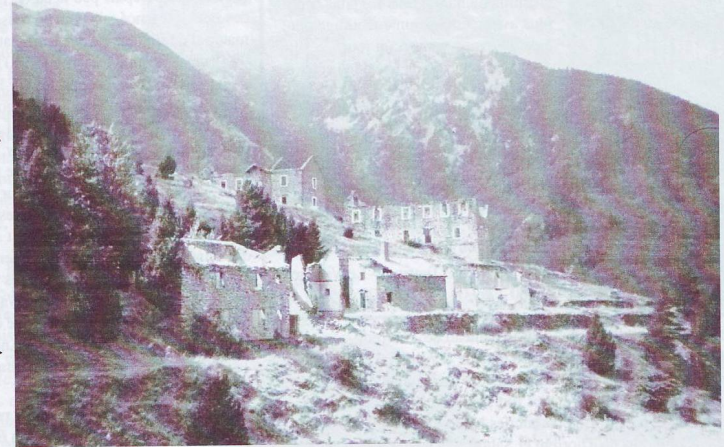
▲ La locomotive Krauss sortant du tunnel de Rapaloum en direction des mines de la Pinouse

Le massif à la roche éruptive est connu depuis l'Antiquité pour son sous-sol recelant un minerai de fer très pur. Bien apprécié et recherché, ce riche minerai sera transporté, dès la fin du 19^{ème} siècle, au moyen de petits réseaux miniers qui connurent plusieurs écartements, dont le curieux écartement de 0,66 m des mines d'Escaro.

Faisons, voulez-vous, le tour du propriétaire. Lorsqu'on regarde une carte des lieux, datée des années 1930, on note de haut en bas la présence des mines de talc du Caillou, ou de Cobazet, à 1750 m d'alt. au nord-ouest de Mollit-les-Bains, possession des Ets Chefdebien et Cie, situés à Perpignan, qui fabriquaient avec ce talc une « bouillie catalane : la Poudre Chefdebien », un amendement agricole contre les maladies du vignoble. Leur usine et leurs ateliers se déployaient en de vastes emprises au sud de la gare de Perpignan, où l'on oeuvrait, entre autres, à des extractions d'argile pour une tuilerie des environs, avec un réseau en 60. Tout en réceptionnant le talc en provenance de Cobazet, ils entretenaient également le matériel roulant à VN de la Cie du Midi, tout comme celui du réseau départemental des Chemins de fer des Pyrénées-Orientales (C.F.P.O. 1910-1994). A Cobazet, un réseau Decauville de 13,1 km, en voie de 60, cheminait sur les crêtes, avant d'aboutir à un câble menant aux scieries et trémies de la Forge Haute, d'où le talc extrait était convoyé, dans un premier temps, à l'autre usine Chefdebien de Prades en bordure de la rivière Têt. Ceci à dos d'âne, en charrette, voire à dos d'hommes... ou de femmes, avec des endroits particuliers pour poser sa cargaison et souffler un peu !



Août 1925 (1988), ruines des installations minières de la Pinouse, avec les trémies à droite, certaines galeries se trouvaient sur la gauche derrière le photographe. On note le tracé du départ de l'ancienne voie de 75 devant la première maison de gauche. ▶



Cet important réseau, ouvert vers 1885, sera amputé de 5,36 km de ligne après 1914, avec réquisition du matériel roulant pour les besoins de la guerre. Le reste de la ligne fermera vers 1950, ayant auparavant disposé d'une célèbre locomotive Decauville 020T (1904) portant le doux nom de STEAITTE (nom savant du talc), et aussi plus tard de locos diesel. Pourquoi célèbre ? Parce qu'elle eut droit à une carte-postale connue, où on la voit sur son réseau lors d'une inauguration. Elle servira plus tard aux usines de Perpignan, avant d'être confiée, à leur fermeture à la Mairie de Perpignan, qui l'ayant entreposée à la caserne des pompiers en 1964, voulait en faire un monument décoratif dans un jardin public. Bien connue dans le milieu des amateurs de voies étroites, elle fut pourtant ferrailée plus tard, dans la discrétion la plus totale.

Au sud de Prades, la voie ferrée des Mines de Taurinya, au-dessus du village, avait la particularité d'être un chemin de fer (à voie de 75 ?) à gravité, type funiculaire.

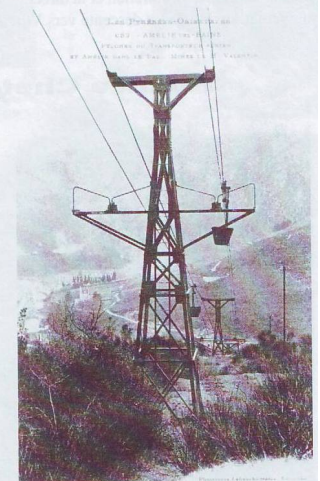
Une noria de wagons pleins faisait monter les vides vers le lieu d'extraction. Les anciens se souvenaient des bruits des chaînes d'attelage lors du roulage. Cette ligne longeait le village en site propre

pour contourner ensuite, sans risque d'environnement classé alors, l'abbaye romane de St Michel-de-Cuxa, laquelle sera réhabilitée plus tard. Les rails parvenaient, jusqu'en 1928 en face de la gare de Prades, à des trémies donnant sur les voies normales.

Sur les hauteurs de Villefranche-de-Conflent, (ville réputée pour ses remparts édifés sur ordre de Vauban, mais aussi ville-départ du célèbre Train Jaune de Cerdagne à voie métrique), plusieurs propriétaires exploitèrent des mines de fer, sur les flancs généreux du Canigou, presque sans étayage, ceci grâce à la solidité de la roche.

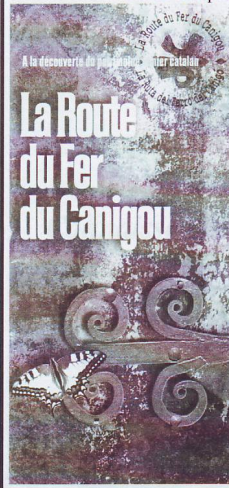
Autour de la station thermale de Vernet-les-Bains, et de Sahorre, on trouvait les vastes exploitations des mines de la Têt à Aytua et Serdinya en voie de 60, qui possédèrent trois locomotives; une 040T Orestein & Koppel, une 030T Decauville, et une 020 Deutz. Les mines d'Escaro avec leur réseau de 66 cm, eurent deux locomotives O&K 020T, dont une qui porta le nom de la Tramontane, une 020 Deutz de 1914, deux locotracteurs diesel LLD 020 et deux CAFL 020 de 1962, plus du matériel de roulage Pétolat. La voie descendait par la forêt vers des trémies

encore en place à la gare Cerdagne de Joncet. Certains éléments de ce matériel étaient visibles au Musée de la Barque, aux environs d'Aix-en-provence.



▲ Une vue d'un pylône du transbordeur aérien des Ets Valentin, qui de Formentère portait les bennes vers la gare d'Amélie les Bains, cachée derrière la colline de droite.

Syndicat mixte Canigou Grand Site Mairie annexe
Place de la République 66500 Prades - Tél. 04 68 05 41 00



Le souvenir ne s'efface pas, des initiatives locales se font jour, comme cette récente initiative de la « Route du Fer du Canigou » vous proposant de partir à la découverte du patrimoine minier catalan. Jumelée à la mise en valeur des fours de grillage, et des chemins menant à tous les sites traités plus avant, elle est un encouragement à ce que vous veniez, un jour prochain, mettre vos pas dans ceux des générations de mineurs, qui, anonymement, ont arraché au prix d'un dur labeur, quelques onces de la richesse du Mont Canigou...

-Mémoire de la Mine en Mairie d'Escaro - 66500 - ESCARO - Tel 04 68 97 15 34, qui recèle également un petit musée minier, et en Mairie de Taurinya -Le Village- 66500 - Tel 04 68 96 02 03.

Une autre extraction surplombant le hameau de Thorrent, aboutissait en gare également Cerdagne de Serdinya. La voie métrique descendait sur 12 km, au travers d'un tunnel et par des courbes à grands rayons, vers les fours de grillage proche de Corneilla-de-Conflent. Elle partait des Mines de la galerie Ste Barbe aux environs de Thorrent et Sahorre, et a été aidée, dans son trajet, par plusieurs plans inclinés et bobines - qui furent remplacés de 1930 à 1940 par des plans inclinés traditionnels et un réseau de câbles transporteurs aériens - qui amenaient les extractions vers la voie métrique au lieudit St Saturnin, où étaient les ateliers d'entretien et la direction, dans les faubourgs de Vernet-les-Bains. La descente vers Villefranche-de-Conflent

s'effectuait en bordure droite de la route, puis devant les remparts (c'est encore visible de nos jours), et aboutissait après un cours tunnel en gare de Ria, dans d'immenses trémies. Dans cette dernière commune, les hauts fourneaux, de la Sté Jacob Holtzer-Dorian, traitaient directement le minerai. Fermés vers 1950, ils possédaient aussi un réseau ferré interne. Depuis peu là aussi, un projet de conservation des lieux est lancé, ainsi qu'un musée technologique. Le matériel de roulage recensé fait état de 2 locos Pinguély 030T de 1901, une Decauville 130T (anciennement N° 51 sur le réseau Centre-Allier des CF Economiques S.E), une Cail 030T, surnommée « Le Canigou ». A cela, s'ajoutaient deux Weidknecht (une en 030T « La Samanye », et une 020T), une 030T-Ateliers de Passy, appelée « L'Ardennaise ». Suivirent encore trois locotracteurs Diesel CFD Montmirail 030, remontés sur des châssis de locos Puingély, provenant de locomotives à vapeur des CFD Dordogne. Ce matériel sera détruit sur place à la fermeture des mines vers 1963-65. L'entretien des voies s'effectuait avec une draine construite par les ateliers du CF minier, avec châssis et moteur Chenard-Walker, à l'allure d'un camion sur rails. D'abord propriété des Ets Rougier, la Cie exploitante s'appellera SAMPO (Ste Anonyme des Pyrénées-Orientales), et enfin deviendra par la suite le CF de la Têt.

Pour la petite histoire, devant la renommée de la station thermique de Vernet-les-Bains, on étudia sérieusement l'exploitation simultanée de voyageurs et de berlines minières de Ria, Villefranche, Vernet et Sahorre; visée restée sans suite.

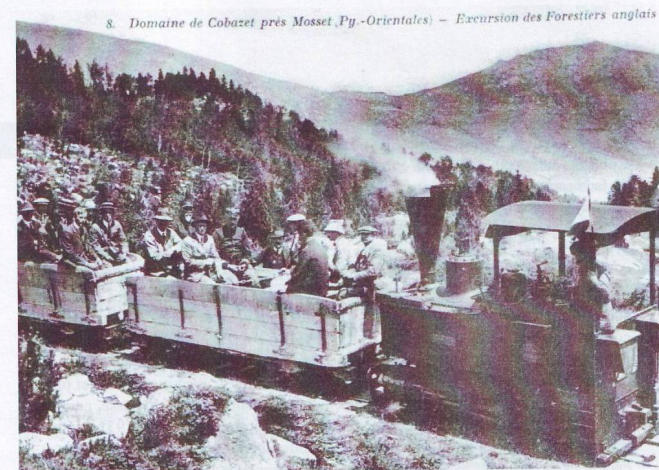
Observons qu'une voie normale fut posée avant la venue du train Jaune de Cerdagne entre Villefranche et Serdinya pour un meilleur acheminement du minerai, que par les charrettes classiques.

Mine de Cobazet : la locomotive 040T Decauville N° 412 - dite Stéatite -, emmène des visiteurs anglais, vers le site d'extraction du talc.

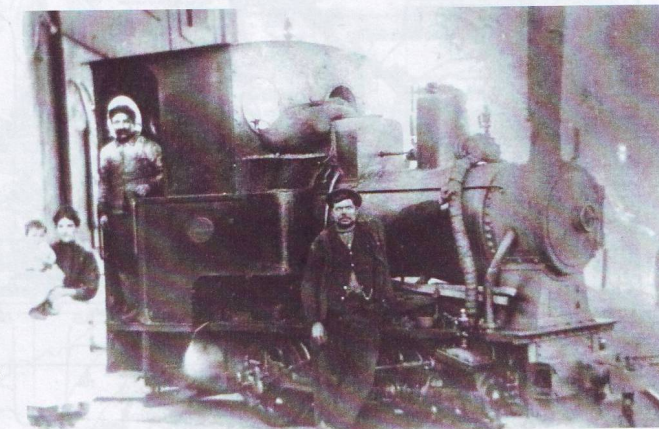
Ne quittons pas la vallée de la Têt, et notons, sur les hauteurs du village de Rodès entre Ile-sur-Têt et Vinça, l'ancienne exploitation de la « Sté des Granits du Canigou », équipée de matériel en voie de 60, et surtout d'un câble passant sur le village amenant les pierres taillées (pavés, caniveaux, trottoirs...), vers les grandes villes par les trémies proches de l'ancienne gare de Rodès. Ici aussi, on a monté dernièrement un wagonnet en voie de 60 sur un socle, à proximité, afin de rappeler ce passé.

Plus au sud du Canigou, les Ets Valentin ont exploité les mines de fer de la Pinouse. Le minerai de fer empruntait, au moyen d'un câble, puis d'un réseau ferré de quelques 12 km en voie de 75, et à nouveau par un câble, le chemin pour parvenir, par monts et par vaux, à proximité de l'ancienne gare d'Amélie-les-Bains, disparue lors de crues catastrophiques en octobre 1940. Le trafic était assuré par des locomotives Krauss. Dans la sylve dominante Amélie-les-Bains, on distingue encore des pylônes rouillés, encore debout, bien des décennies après la fermeture des installations.

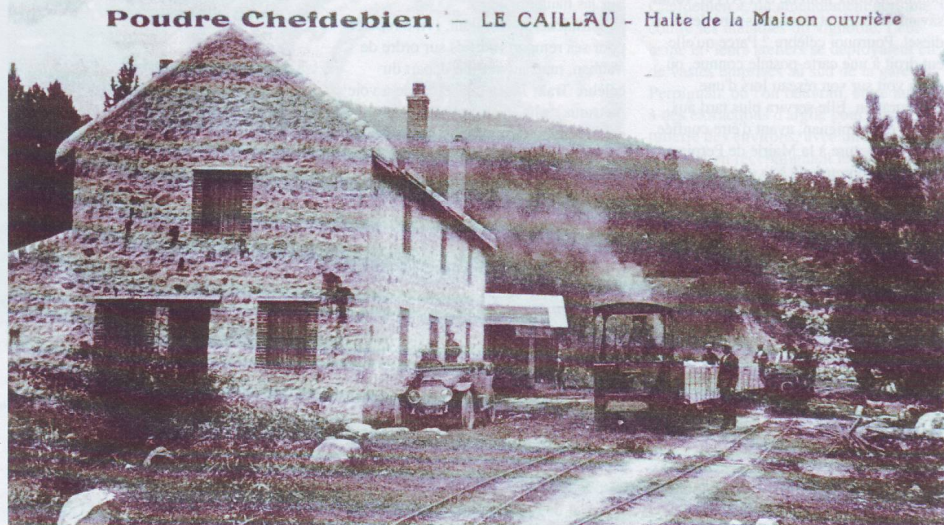
Nous avons gardé pour la bonne bouche, le dernier réseau qui parvint jusqu'à nos jours, celui des Mines de Batère, très au-dessus d'Arles-sur-Tech, où des voies de 60 servaient au roulage, avant le transport du minerai par un câble de 19 km environ, vers les installations de grillage, installées à côté de l'ancienne gare Midi d'Arles. Ces installations, à l'abandon depuis peu d'années, font l'objet d'un programme de réhabilitation et d'un musée de la mine, toujours en attente. L'exploitation sera menée jusqu'en août 1977 grâce au réseau minier, puis avec de lourds engins diesel sur pneumatiques, bien loin de notre intérêt. Le matériel ferroviaire laissé sur place subira des vicissitudes, avant de disparaître au fur et à mesure... Il consistait principalement en un locotracteur diesel Patry-Berry, trois 020 LLD et un 020 Decauville. Deux locos électriques à accumulateurs Jourdain-Monneret s'y ajoutaient pour le roulage intérieur.



8. Domaine de Cobazet près Mosset (Py -Orientales) - Excursion des Forestiers anglais
Sept.1985 - sur l'ancienne voie ferrée de 75, vue général du double tunnel de Rapaloum, non loin de l'ancien départ du câble aérien, en fond direction des anciennes Mines de la Pinouse.



▲ La locomotive Krauss des Ets Valentin, du réseau de la Pinouse, à son terminus de Formentère, devant les ateliers.



Poudre Chefdebien - LE CAILLAU - Halte de la Maison ouvrière

▲ Sur le CF de Cobazet, au Caillou, la locomotive Stéatite devant la maison ouvrière, toujours en place aujourd'hui.

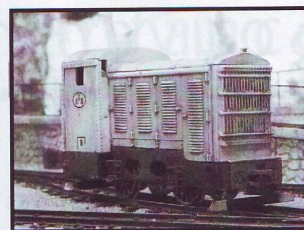
Que reste-t-il de tout cela ? Des vestiges, des souvenirs, et bien des projets. A Cobazet, on retrouve des rails épars près de la baraque des bureaux intacte. A Taurinya, le tracé de la voie se voit encore et sur les hauteurs. Les fours de grillage, ont récemment été réhabilités. A Vernet et dans les environs, le tracé de la voie métrique et les fours de grillage sont devenus propriété privée. Par contre, plus rien ne subsiste à St Saturnin des actifs ateliers d'entretien du matériel. Il semble que les riches archives du personnel et du matériel des mines aient aussi disparus lors de la fermeture. Un ancien employé entretient encore la flamme, M. MARSENAC de Vernet, connu localement et dans le microcosme ferroviaire, pour avoir construit de ses mains, et montré dans pas mal d'expositions, deux locomotives,

comme la Pinguély 030 type 107 (au 1/10è, de 30kg) pour 68cm, 123 cm-H : 32cm. Ou la Decauville 020, qui est réduite, elle, à 5 pouces 1. et dont l'original roulait à Aytua sur voie de 60, affiche son poids respectable de 106 kg, pour 1.80m de longueur, et seules les bielles roulent. Elles rejoindront, un jour peut-être, un vrai musée des mines de fer, que nous espérons tous ici, dans nos vallées pyrénéennes. Sur les hauteurs d'Amélie-les-Bains, le tracé de la ligne de la Pinouse avec ses tunnels et plans témoignent toujours du passé, comme le câble aérien, coupé vers 1932, qui court toujours dans la forêt, inutilisé. Les bâtiments de la mine, sont en ruine, suite à un vaste coup de filet des Allemands contre la Résistance, qui fit du village voisin de Velmanya, un village martyr.

Devant l'absence de témoin mécanique, les anciens mineurs d'Escaro et Sahorre, (et qui continuèrent ultérieurement d'extraire du spath-fluor en galerie, puis sur une découverte) ont sorti de son sommeil, et fait tourner un locotracteur Berry à voie de 60, tout fier de tracter, sur un coupon de rails, des haveuses et pelleteuses. On peut le voir, à chaque début du mois de juillet, lors de la Fête du Mineur, attirant une foule toujours plus nombreuse, et si friand de gestes du métier de mineur.●

Bibliographie
 - Locomotives Industrielles du Sud-Ouest de la France - Brochure IRS de M. Keith KLINGAN - Vers 1990.
 - Revue Confient N°213 - mai-Juin 1998- Divers auteurs- Plan inclinés miniers et CF miniers de Sahorre à Vernet à Corneilla et à Ria, de Serdinya à Ria.

▼ -Situation des sites miniers sur une carte michelin n°86 de 1932



C'est à Expométrie que j'ai acheté le kit de Dick Kerr pour en faire un cadeau à mon fils pour l'anniversaire de ses 14 ans, afin de l'initier au montage des kits en métal blanc. Il en a assuré seul le montage par soudure basse température avec un fer de 50 W dont la température est régulée par variation de la tension d'alimentation (rototransfo), à partir des conseils que lui a prodigué Alain Duchesne. Après ébarbage le montage s'est réalisé sans problème.... mais pas du premier coup ! En effet, un des principaux avantages du montage des kits en métal blanc pour les débutants est que lorsqu'on n'est pas satisfait,

DU LECTEUR

Un Dick Kerr à l'échelle Oe (suite des n°12 et 13)

pas de panique, il suffit de plonger l'ensemble dans une casserole d'eau chaude à environ 90°C. Toutes les pièces se dessoudent d'elles-mêmes et on peut les récupérer dans le même état qu'au départ. Il est même possible de récupérer la soudure au fond de la casserole après refroidissement. Ensuite, il ne suffit plus que de recommencer. Seules les barres inférieures en métal blanc, qui n'ont pas résisté aux manipulations ont été remplacées par des pièces en laiton plus solides.

Après montage, lavage soigné avec du CIF et une brosse, puis peinture avec la peinture Interfer, la patine a été réalisée par mon fils, à la peinture à l'huile, selon les préceptes que lui a enseignés Daniel Houël (Bref des maîtres à la hauteur).

Par contre le kit est fourni sans motorisation. Et là, c'est la père qui se l'est coltiné. Souhaitant un fonctionnement sans faille, la motorisation fait appel à un moteur à rotor

sans fer et surtout à une suspension trois points. Un premier étage de réduction par courroie (courroie carrée de magnétophone), avec une poulie en laiton de bonne taille afin de faire office de volant d'inertie, entraîne l'axe secondaire qui lui même attaque deux réducteurs GB2A de DJH. Un des réducteurs est fixé sur le châssis tandis que l'autre peut osciller autour de l'axe primaire. Et voilà une suspension trois points réalisée. Les roues sont des Romford. Elles ne donnent pas totale satisfaction car l'alliage utilisé s'encrasse fortement en expo. Heureusement que l'inertie de la motorisation pallie ses défauts, même à faible vitesse.

En l'état, le fonctionnement est satisfaisant, l'engin tirant allègrement et avec un bon ralenti deux wagonnets pleins de lièbre à chat sur une pente de près de 8%. Il faut dire que la masse du métal blanc donne une masse adhérente importante.●

BERNARD MARCHAND
NEWS

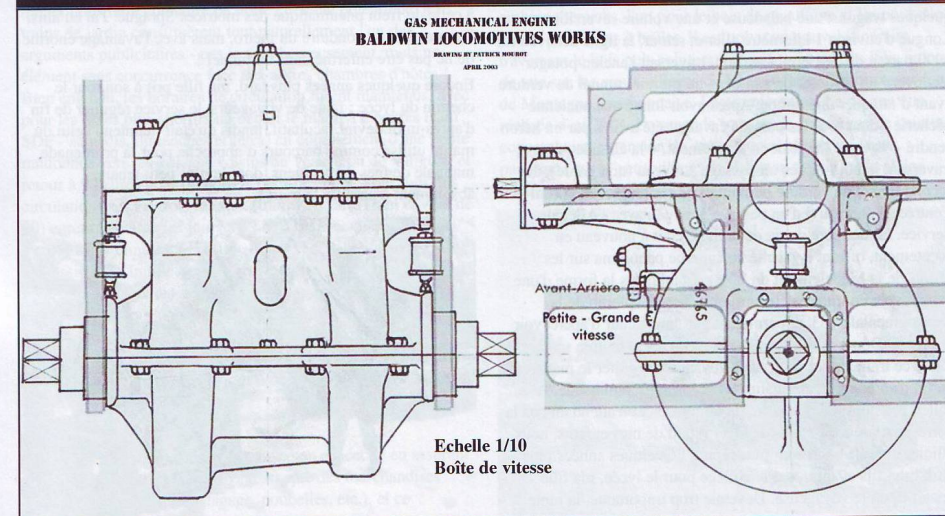
Connaissance du rail - numéro spécial CFT Touristiques

CONNAISSANCE DU RAIL prépare son numéro de juin-juillet 2004, consacré aux chemins de fer touristiques. Si un événement particulier se prépare, un nouveau matériel a été reçu ou restauré, des nouveautés ou promotions dans l'exploitation sont programmées, et que vous souhaitez que

nous nous en fassions l'écho, joignez un texte descriptif, un plan du réseau, des photos numériques si possible (format JPEG). Indiquez-nous une personne que nous pourrions contacter par téléphone si nous voulons développer le sujet.

Merci, et bonne saison touristique.●
 CONNAISSANCE DU RAIL
 P. Laederich - Editions de l'Ormet
 F 03330 VALIGNAT
 tél 33 (0)4 70 58 53 19
 fax 33 (à) 4 70 58 54 36

Le plan Tortillard : construisez votre Baldwin 50HP



Propos et Souvenirs d'enfance d'un passionné

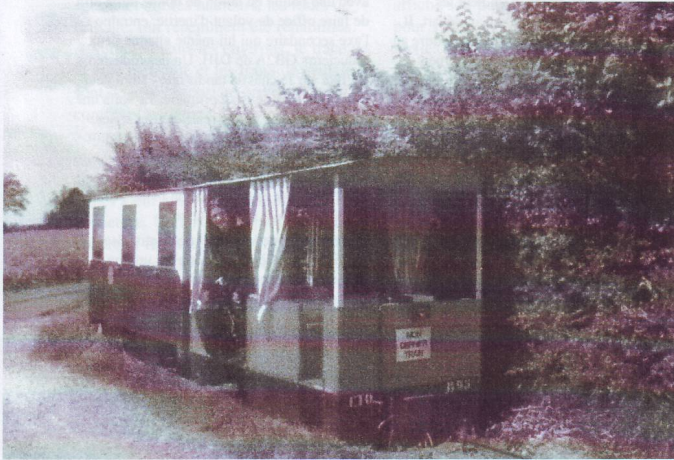
Fondateur du magazine *Connaissance du Rail*, Pierre Laederich est avant tout un passionné de trains, tout spécialement de trains de jardin.

Suite de l'article paru dans le N°13

PAR PIERRE LAEDERICH



Lorsque certains rêvent de châteaux en Espagne ou d'îles dans les Caraïbes, je m'imagine transporter ceux que j'aime sur une voie de 60 autour de mon jardin !



▲ Train « scolaire » au terminus du « Poteau l'Ormet »

La voie de 60

En 1985, je pris contact avec des propriétaires d'anciennes scieries, qui me cédèrent wagonnets et voie de 60 cm au prix de la ferraille. Aussitôt furent posés les premiers éléments de voie, tandis que dans la grange, transformée en dépôt-atelier, étaient rapidement construits un petit locotracteur à accumulateurs, quelques wagons, une baladeuse et une voiture réversible. Longue d'environ 1 kilomètre aller et retour, la ligne achevée fin 1990 partait de derrière la maison, traversait l'ancien potager reconverti en pelouse, passait dans un premier tunnel de verdure avant d'attaquer une rampe. Après avoir longé une ancienne pêcherie - dont tous les poissons avaient été avalés par un héron cendré - la ligne longeait en accotement, « la Grande Allée », traversant le bois. Après un passage à niveau (non gardé), un second tunnel de verdure permettait de contourner le portail d'entrée. Il était suivi d'un passage à niveau avec l'Allée de Service. La dernière partie de la ligne était à nouveau en accotement, offrant à gauche une superbe panorama sur les Monts de la Madeleine et du Forez. Établi sous la forme d'une simple voie en impasse, le terminus était à l'aplomb de la Départementale 183, et permettait par temps clair d'apercevoir le Puy de Dôme et la Chaîne des Puys. Dès la rentrée scolaire 1987, ce train assura un service voyageurs régulier le matin et en fin d'après-midi, en relation avec le car de ramassage. À l'aller, pas question de perdre du temps, le car n'attendant pas la correspondance, et en cas de léger retard de mes enfants, nous allions à pied, ce qui était plus rapide ! Quelques années plus tard, mon fils ayant quitté le collège pour le lycée, ma fille restait la seule voyageuse. Devenue trop importante, la rame

réversible alors en exploitation fut remplacée par une automotrice, dont la capacité suffisait (il me fallait bien une excuse pour entreprendre une nouvelle construction !). Les deux postes de conduite ont été équipés des manipulateurs Sprague récupérés lorsque j'habitais à Paris, le frein (à commande mécanique par chaîne) étant actionné par une poignée identique à celle du frein pneumatique des motrices Sprague. J'ai eu ainsi l'impression de conduire un métro, mais avec l'avantage énorme de ne pas être enfermé dans un tunnel !

Encore quelques années plus tard, ma fille prit à son tour le chemin du lycée ; faute de voyageurs, le service régulier de fin d'après-midi devint facultatif, tandis qu'était maintenu celui du matin, utilisé comme parcours d'approche pour la promenade matinale de mes deux chiens, dont le plus petit tenait absolument à prendre le train !



Le JARDITRAM

Beaucoup plus tard naquit un nouveau réseau de tramway à l'Ormet : le JardiTram. Implanté sous forme d'une boucle de 280 m devant la maison - les conditions d'obtention d'une concession étant plus faciles que du temps de mon grand-père - il était destiné à permettre la présentation en ligne d'un matériel commercialisé par les Éditions de l'Ormet en complément des commandes électroniques pour trains miniatures ACEMO. L'écartement était de 7 1/4 (184 mm) et le fonctionnement était assuré par des accumulateurs embarqués. Présenté sous forme de kits faciles à monter, le JardiTram proposait aux amateurs intéressés les bogies avec roues suspendues, la motorisation et l'équipement électrique de commande. Plus facile à réaliser (en bois et/ou en métal), la carrosserie était à construire par l'amateur. En correspondance avec le tramway à voie de 89 mm, le JardiTram assurait un service régulier en mi-journée et en soirée, de mai à septembre. Le matériel roulant se composait de deux fourgons automoteurs type Chamonix et d'un tombereau à bogies, de type multiservice, ce dernier pouvait aussi bien transporter des marchandises (graviers, feuilles mortes, pots de fleur, etc.) que des voyageurs (jusqu'à deux adultes ou trois enfants), avec l'adjonction de planchettes prenant appui sur les bords supérieurs.

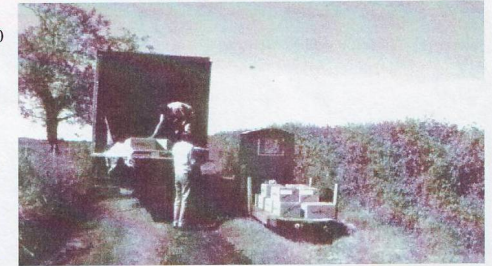
Une nouvelle clientèle

Après le départ de nos deux enfants pour raisons scolaires, mon épouse et moi avons réalisé un projet que nous caressons de très longue date : ouvrir des chambres d'hôtes, afin de redonner une activité à notre grande maison tout en y préparant une future retraite. Menés durant tout le printemps 2000, les travaux d'aménagement furent fin prêts pour la saison d'été. Et pour mieux nous faire connaître de notre clientèle potentielle, les trains de jardin constituèrent tout naturellement l'un des arguments publicitaires - pas le seul heureusement, mais un élément sans concurrence face aux autres chambres d'hôtes ! Bien entendu, les horaires de circulation furent maintenus, avec pour les hôtes plus sportifs un départ le matin à 8 heures (sauf SDF - samedis, dimanches et fêtes) en complément d'une petite randonnée vers les villages voisins de Veauce ou de Valignat, et retour à 9 heures pour prendre le petit-déjeuner. Pour tous, les circulations sur les trois réseaux (tramway, JardiTram et voie de 60) eurent lieu tous les jours à 19 heures, avec une animation d'environ 45 minutes, voire une heure si l'on était en présence de passionnés. Inutile de dire que la formule rencontra un grand succès, la jeune clientèle insistant lourdement auprès des parents pour être de retour à l'Ormet pour 19 heures afin de pouvoir prendre le train ! Attention, pour des raisons administratives (assurance et responsabilité civile), le réseau était strictement privé ; seuls les hôtes - assimilés à des amis - pouvaient accéder à la voie de 60.

Toujours des projets

Au fil des ans, la voie de 60 a prouvé son efficacité en assurant aussi bien le transport des voyageurs que des marchandises (bois, graviers, résidus d'élagage, poubelles, etc.), et ce

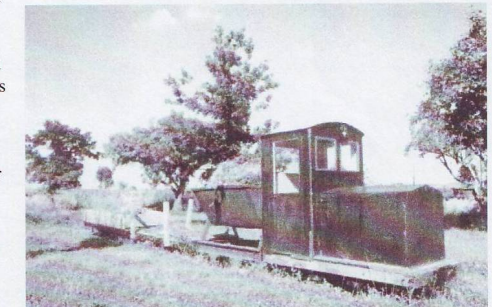
▼ Transbordement route/rail pour la livraison du magazine « connaissance du rail »



pratiquement toute l'année ; seule la neige - de plus en plus rare - motivait une suspension du service. De plus, le fait d'être dehors permettait d'apprécier vraiment le grand air, un besoin réel quand on travaille toute la journée sur des textes à l'ordinateur !

Fort de cette constatation, les prochains investissements ferroviaires seront donc consacrés à la voie de 60. Tout d'abord sera reconstruit le locotracteur, dont le modèle d'origine à la conception très rudimentaire avait été cannibalisé afin de rendre plus fiable l'automotrice. Il permettra de former à nouveau une rame tractée, idéale pour le train de 19 heures, plus fréquenté que celui de 8h où l'automotrice suffit.

Ultérieurement est même envisagée la construction d'une locomotive type boîte à sel (l'emblème de *Connaissance du Rail*), qui sera plus spécialement affectée aux trains de marchandises. L'autre grand projet concerne l'extension du réseau, actuellement limité à la ligne principale et deux embranchements, l'un pour le bois de chauffage et les poubelles, l'autre pour le tas à brûler. Il est prévu un nouvel itinéraire, traversant le bois puis ceinturant le pré, avec de très jolis points de vue sur les vieux villages de Bègues et de Charroux, sur fond de Montagne bourbonnaise. La première tranche devrait être réalisée d'ici 2004. La seconde tranche de cette ligne de ceinture concerne une extension de cette boucle, offrant un vaste panorama sur le petit village de Valignat, dominant la plaine depuis son plateau. ●



RENAULT MAGAZINE

N° 18

JUILLET-AOÛT 58 - RÉGIE NATIONALE DES USINES RENAULT



tortillard
Le journal des amateurs de véhicules anciens

tortillard

est édité par l'association
du Tacot des Lacs,
77880 Grez sur Loing
Tél. : 01 64 28 67 67
Fax : 01 64 78 30 78

Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

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

