

tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Dossier

les embranchements
à Ballancourt

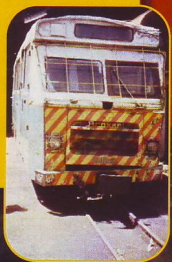


Clin d'oeil

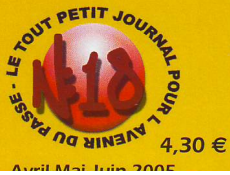
Le Picasso de l'ABFC



Globe trotteur



Le Vicicongo



Les amis
du Petit Anjou

Editoria

Chers lecteurs,

Avec le programme de ce nouveau numéro, nous avons le plaisir de vous faire partager les joies de la farfouille, de la débrouillardise, du travail de fourmi, le tout raconté avec tout leur enthousiasme par ces grands passionnés qui ont bien voulu partager avec nous leurs petits et grands bonheurs.

Vous retrouverez donc un groupe plein d'ardeur qui communique en toute humilité son amour du travail bien fait, un réseau d'Afrique au matériel dépenaillé mais bien vivant et toujours utile, une troupe de joyeux lurons en escapade avec le plus drôle des autorails, des historiens à la recherche de trains oubliés et des plans précieux pour construire des merveilles à la maison... Que de ravissements en perspective les amis !

N'hésitez pas imiter nos gaillards à l'honneur pour ce numéro : faites-nous profiter vous aussi de vos découvertes, de vos expériences et de vos talents cachés ! Vous aussi, vous pourriez faire des lecteurs heureux...

Maurice, Sylvain, Patrice, Bruno, Dominique... rapportez nous encore de vos bonnes nouvelles dont nous ne pouvons plus nous passer !

Je vous souhaite une bonne promenade sur les petites lignes de Tortillard.

Bonne lecture, bon esprit ! ●

PATRICK MOUROT

Rectification :

les plans des pages 10 et 11 du Tortillard n°17 sont de Eric FRESNE, modifiés pour l'occasion par P. GUYENOT.

Sommaire

Le voyage en Picasso de l'ABFC p 02

« Le petit Anjou » p 04

Origines du Ffestiniog Railway p 06

Embranchements à Ballancourt p 08

Plan du Locotracteur TE.901 p 10

Le Vicicongo p 12

News & courriers du lecteur p 14

Plans du moteur Stirling p 16

La voie du Cady p 18

**Les bonnes adresses :
restauration des moteurs anciens** p 19

Notre couverture : La draisine Billard

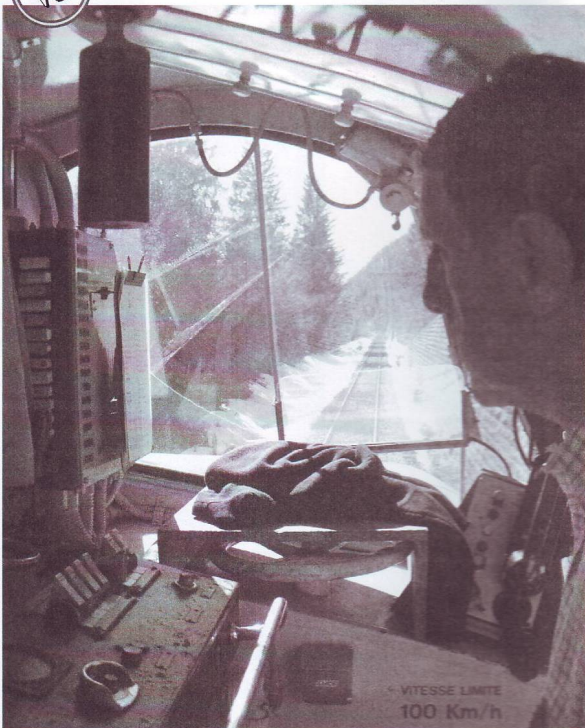
4-4 de l'Association des Amis du Petit Anjou, restaurée en 1994, présentée dans la collection en parfait état de marche.

Quatrième de couverture : En mars

2005, à l'occasion du voyage organisé par le COPEF, le Picasso de l'ABFC s'arrête sous la passerelle du Perron entre Bourg-en-Bresse et La Cluse.

Le voyage en Picasso de l'ABFC

PAR PATRICK MOUROT



▲ Jean Pierre à bord de la cabine nous conduit en direction de Morez.

Devant le Picasso de l'ABFC, quai numéro 4, en gare de Dijon, à 9h10, Sylvain Zalkind attend discrètement ses convives en provenance de Paris par le TGV. Le Picasso est luisant, prêt au départ, il ronronne de bonheur. L'équipe de l'autorail semble remarquablement détendue et donne l'impression que tout est bien préparé. Le TGV s'arrête, il laisse s'échapper les membres du COPEF, qui, sans crier gare, s'engouffrent dans l'autorail tout en le bombardant sous toutes les coutures, comme s'il pouvait disparaître dans la minute.

Dans la foulée, le départ est donné et comme s'il ignorait les convenances les plus élémentaires de priorité, notre valeureux Picasso se glisse... Hop, hop, hop, parmi les trop nombreux aiguillages du triage de Dijon-Périgny pour entreprendre de se lancer, non sans détermination, sur la grande ligne SNCF en direction de Bourg en Bresse.

« Go ! Go ! Go ! » : petit arrêt photo à la gare de Jeurre Vaux.

L'ambiance à bord est alors divisée en deux clans. Il y a ceux qui retrouvent leurs amis et grignotent le petit déjeuner et les autres, le noyau dur, ceux qui sont collés à la vitre du devant, du côté de la face panoramique de l'autorail. Les blagues et calambours « de première » sont au rendez vous, l'ambiance est résolument à la fête. Les arrêts photos éclairs du style « à la japonaise » se rythment à une vitesse tourbillonnante. Le passage du sommelier parmi les verres vides et le son cadencé de l'autorail donnent à l'ensemble une petite note douce France.

Pendant le voyage tel un grand journaliste, j'ai l'honneur d'être invité à bord du célèbre poste de conduite du Picasso. Ayant grimpé à la toute petite échelle, je me retrouve à bords du Kiosque pour interviewer Jean Pierre. C'est le mécanicien du Picasso, un instituteur, il connaît bien la mécanique de cet engin et depuis 20 ans, il entretient avec ses amis l'autorail dans son ensemble. Il ne se lasse pas de conduire ce singulier automoteur et cela dix fois par an.

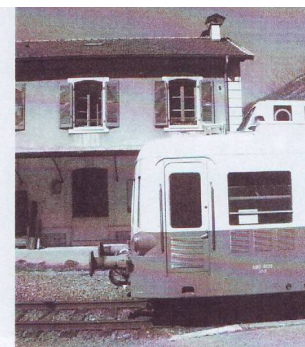
Du haut de ce poste de conduite, j'ai surtout la surprise de voir la vue vertigineuse qui s'offre au conducteur. Ce curieux poste de conduite est impressionnant, le bruit des commandes pneumatiques et la vue que l'on a du haut du viaduc de Morez, disperse mon attention et j'ai bien du mal à me consacrer à ma mission première, celle d'envoyé spécial pour Tortillard.

Je redescends rapidement du poste de conduite pour ne pas trop distraire le chauffeur avec mes questions et mes photos.

Je retrouve Jean-Louis STIQUEL, le président de l'association ABFC, Autorail Bourgogne et Franche Comté, pour lui faire subir à son tour un interrogatoire mûrement improvisé. Jean-Louis est le président de ce groupe de 130 membres depuis 6 ans, avocat de profession, il a participé en 1983 à l'achat de trois autorails de ce type, garés à Nevers. L'un d'entre eux a été entièrement cannibalisé pour réfection tandis que le troisième fut revendu aux CFTA pour faire les navettes de chantiers du tunnel sous la manche. Il semble qu'il finit ses jours en ce moment comme épave à Carhaix.

Le modèle préservé ici est le X 3886, il a été construit en 1960 par l'ANF (Atelier Nord de la France). Il est animé par un moteur Saurer de 300 cv. L'ensemble est en très bon état ; pour le remettre en service, il a été nécessaire de profiler les essieux et refaire entièrement le freinage pour obtenir, sans problème, l'agrément de circuler sur la voie SNCF. La peinture a été refaite à trois reprises et c'est la SNCF, avec laquelle l'association entretient des relations de bonne entente, qui a cousu les rideaux neufs à l'occasion de l'événement du « train capitale ».

Je regagne ma place parmi les voyageurs où règne une ambiance plutôt joviale. Je décide d'interviewer un passager. C'est

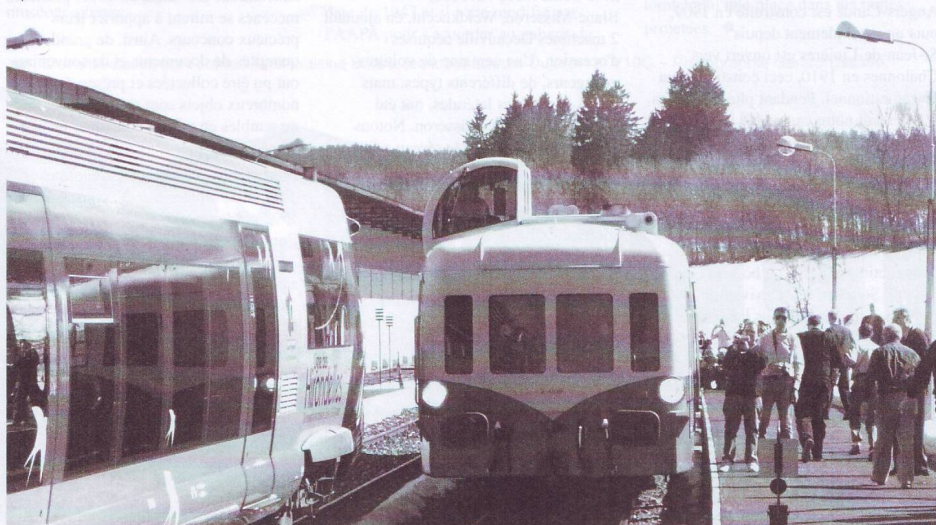


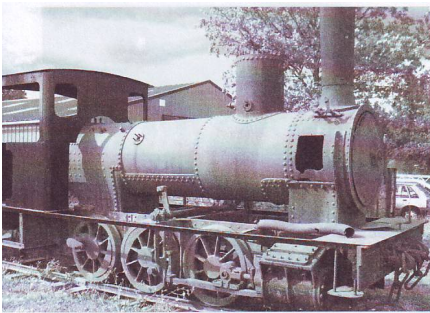
mon voisin qui en fait les frais : Alain, ancien marin du tour du monde décoré avec son équipage pour avoir accueilli à bord de son cargo un bon nombre de boat peoples, il explique sa passion pour les voyages ferroviaires. Il m'apprend être membre du COPEF depuis 10 ans et dit qu'il a participé à plus de quarante sorties organisées par cette association, qu'il décrit comme étant la plus compétente en la matière. Il ajoute spontanément : « les sorties du COPEF sont toutes biens ! ».

Marin de profession mais cheminot de cœur, Alain a voyagé dans les trains de banlieue d'Afrique du Sud, traversé l'Europe et la Russie en train et participé à bien d'autres périples encore, mais il n'oubliera jamais la traversée de l'Autriche avec le train Mozart qui lui a laissé les meilleurs souvenirs...

En résumé : inscrivez vous aux prochaines sorties signées Sylvain Zalkind, vous verrez du pays, vous vous ferez des amis et constaterez qu'ils ont vraiment la pêche les amis du COPEF ! ●

▼ A la gare de St Laurent Jura, le Picasso de l'ABFC croise le X73500.





▲ La 030 Pinguély du réseau du Beaujolais, la locomotive fétiche de l'association - photo P.M.

« Le petit Anjou »

PAR GERARD DEZAIRE

Si l'on devait décerner un prix de bonne camaraderie, si l'on devait récompenser une équipe pour la qualité de son travail de restauration, si l'on devait prendre des leçons d'humilité, je dirais Le Petit Anjou 3 fois...

L'Association des Amis du Petit Anjou est une association aimée, elle regroupe plus de 250 membres, les membres actifs ont tous les âges et l'ambiance familiale est toujours au beau fixe. Les générations se côtoient harmonieusement, bien loin des associations hermétiques au monde extérieur. Déjà, la collection provoque des jalousies publiées sous formes de remarques anonymes, c'est à ne plus s'y tromper, plus rien ne les arrêtera, ils ont le fun. L'Association des Amis du Petit Anjou se prépare un bel avenir.

PM

UN PEU D'HISTOIRE...

A partir de 1835, en un demi-siècle, toutes les grandes lignes ferroviaires françaises allaient être construites. Cependant, en dehors de ces grands axes, les moyens de déplacement et de transport restaient toujours très précaires à la fin du 19^{ème} siècle. Comme un peu partout en France, les élus du Maine-et-Loire de l'époque décidèrent de faire construire un chemin de fer départemental dans leur région en Anjou. Après beaucoup de péripéties, la concession pour un réseau à voie étroite est accordée à la Sté Bernard & Faugère, qui exploitait déjà des lignes à voie métrique en Gironde et dans la Somme. Le « Petit Anjou » est inauguré en 1893 avec la ligne d'Angers à Noyant par Beaufort et Baugé. Puis la ligne Saumur-Cholet est mise en service en 1896. Trois ans plus tard, c'est l'Etoile de Beaupréau qui est réalisée, reliant Nantes Cholet et Chalonnes. Enfin, la ligne Angers-Candé est construite en 1909, puis un raccordement depuis St-Jean-de-Linières est ouvert vers Chalonnes en 1910, ceci constituant un réseau rationnel. Pendant plus de 50 ans, il sillonnait notre campagne à la moyenne, respectable pour l'époque, de 15 km/heure. Malgré un confort précaire, tout le monde était enchanté du tortillard qui emmenait la famille au marché ou à la noce, qui livrait aussi les engrais, les animaux, la pierre de construction, le sable, le bois, et bien sûr le vin... Souvent, il lui arrivait de musarder en route... Dans les côtes, certains se souvenaient même être descendus pour le pousser! Pendant les sombres années des deux guerres, il se fit tour à tour ravitailleur clandestin et complice des maquisards. Tout semblait

pour le mieux, mais l'automobile arrivait... Après la seconde guerre mondiale, on reprocha à notre petit train de n'être plus assez rentable. Condamné à mort, il fut exécuté à coups de chalumeaux ! Ainsi, discrètement, s'en alla le « Petit Anjou » un jour de 1948... Pourtant une seconde vie l'attendait, comme on le lira plus loin.

UN PEU DE TECHNIQUE...

Construit à l'écartement étroit d'un mètre, le réseau du Petit Anjou s'étendait sur 316 km, desservant plus de soixante petites gares. La voie unique courait tantôt au bord de la chaussée, tantôt à travers champs, serpentant au pied des coteaux et franchissant les routes sans la moindre barrière. Les trains, qui assuraient simultanément le trafic voyageurs et marchandises, étaient tractés par des locomotives à trois essieux capables de rouler à 40 km/h. Quatre constructeurs ont équipé le réseau avec trente locos : SACM, Blanc-Misseron, Weidknecht, en ajoutant 2 machines Decauville acquises d'occasion. Une centaine de voitures-voyageurs, de différents types, mais toutes à portières latérales, ont été fournies par Blanc-Misseron. Notons cependant qu'en 1929 le réseau a fait l'acquisition de 8 voitures à plateforme d'occasion au réseau de Seine-&-Marne. Ces voitures offraient un confort sommaire : hormis les premières classes, les banquettes étaient en bois, et il n'y avait pas de chauffage en dehors des bouillottes, vite froides, qu'on glissait au départ sous les pieds des passagers. Les quatre compartiments étaient éclairés au total par deux lampes à huile de pétrole situées au plafond, qui laissaient souvent échapper leur combustible dans le dos des passagers ! A partir de 1924, des

automotrices aux allures d'autocar vinrent apporter un peu de souplesse au trafic, ...et aux fesses. Les premiers modèles, des De Dion Bouton de type JM 3 ont été rapidement épaulés par des Brisonneau-&-Lotz, qui utilisaient la technique diesel-électrique. Côté marchandises, le parc comprenait un peu plus de 400 wagons, livrés comme les voitures par Blanc-Misseron.

UNE SECONDE VIE

En 1972, la rencontre fortuite entre deux passionnés du patrimoine ferroviaire angevin, Michel Raclin et Michel Harouy, allait constituer le point de départ d'une deuxième vie pour le Petit Anjou. En réalisant un livre, et en organisant de nombreuses expositions et conférences publiques, l'Association des Amis du Petit Anjou (AAPA), créée en 1983, a rapidement grossi pour approcher le chiffre des 300 membres maintenant. Tandis que les premières subventions arrivaient en 1993, plusieurs mécènes se mirent à apporter leurs précieux concours. Ainsi, de grandes quantités de documents et de souvenirs ont pu être collectées et préservées. De nombreux objets sont maintenant rassemblés en vue de constituer un site muséographique.

Dans ce but, mais au prix d'énormes difficultés, un atelier a été construit en 1992 par les membres de l'association. Contraints à quitter le premier site en 2001, les membres ont édifié un second atelier avec un faisceau de voies de manœuvre et tous les moyens nécessaires à la restauration des véhicules moteurs ou remorqués. Ils s'y retrouvent chaque semaine, pour réparer et restaurer wagons et voitures retrouvés dans les champs.



AAPA (Association des Amis du Petit Anjou)

Siège : 86 rue de la Madeleine - 49000 ANGERS
Atelier : ZA la Maladrerie 49070 St-Jean-de-Linières
Tél. 02 41 88 80 88
Site internet : www.petit-anjou.org
E-mail : info@petit-anjou.org
Adhésion : membre sympathisant ou actif : 20 /an
membre bienfaiteur : 40 /an

Ils y réparent aussi divers engins moteur d'époque ou plus récents (draisines, locotracteurs et locomotive diesel) de façon à pouvoir constituer une rame exploitable, en attendant l'opportunité d'utiliser une loco vapeur. Hormis la locomotive vapeur, l'AAPA est en mesure de présenter un jour une rame historique purement angevine comprenant 4 voitures voyageurs authentiques, un fourgon, deux wagon marchandises. Il sera possible d'y adjoindre des véhicules d'époque tels que les wagons TDS qui ont emprunté le réseau Anjou à l'occasion de prêt de matériel. Il sera également possible de présenter une rame de 3 draisines, sans parler de divers véhicules comme une grue ferroviaire, une rame de bennes ardoisières, etc... Le mérite de cette action est maintenant reconnu, comme en témoignent le trophée de lauréat obtenu en 1996 dans la catégorie « Culture », des « Réussites de l'Anjou », et aussi le soutien du Conseil Général. La quête perpétuelle des Amis du Petit Anjou est de regrouper tous ceux et celles qui ont à cœur de préserver et de faire revivre ce patrimoine typique. Avec le soutien de leur commune d'accueil, ils mettent tout en œuvre pour que ressuscite un jour le Petit Anjou, autour d'une ancienne gare authentique convertie en musée vivant et dotée d'une petite ligne muséographique...

PARC MATERIEL DE L'AAPA

Il comprend une trentaine de véhicules, dont voici les principaux :

Draisine Billard 4-4

Son affectation initiale n'est pas connue, mais elle a quasiment toutes les caractéristiques des draisines de l'Anjou. Restaurée en 1993-1994, elle est toujours en parfait état de marche avec sa mécanique d'origine. Elle est assortie d'un lorry également restauré.

Voiture B 111

Cette voiture Blanc-Misseron de 1892 a été restaurée entre 1995 et 2000. Avec son châssis d'origine, c'est à ce jour la pièce maîtresse de l'association. Elle circule soit derrière le locotracteur Dujardin, soit derrière la locomotive LKM.

Voiture AC 21

Cette voiture de première classe est en cours de restauration depuis 2002. Elle nécessite la construction d'un châssis neuf qui est en cours de rivetage. Côté caisse, il reste à reconstruire les portières, les banquettes, et le tôleage extérieur. La fin de travaux est espérée pour 2006, et elle rivalisera avec la B111.

Locotracteur Dujardin

Originaire des ardoisières de Trélazé, il date de 1947 et il a été modifié par l'AAPA pour s'accorder au gabarit du



▲ Locotracteur Dujardin. - photographie de P.M.

matériel Anjou. Avec une masse de 6 tonnes et un moteur bicylindre de 35 CV, il est réservé aux manœuvres.

Locomotive V10C

Il s'agit d'une machine diesel construite en 1967 en Allemagne de l'Est par la firme LKM, elle a effectué sa carrière dans des mines de cuivre, dans la région du Harz. Acquis par l'AAPA à la fin de 2003, elle vient de subir un profond restylage pour lui donner le gabarit Anjou, avec un style en harmonie. Il reste encore à reprendre le faisceau électrique et à effectuer la peinture de finition. Avec un moteur de 101 CV, et un poids de 17 tonnes, cet engin qui est en très bon état, est en mesure de tracter des rames complètes dans le cadre des projets de l'association.

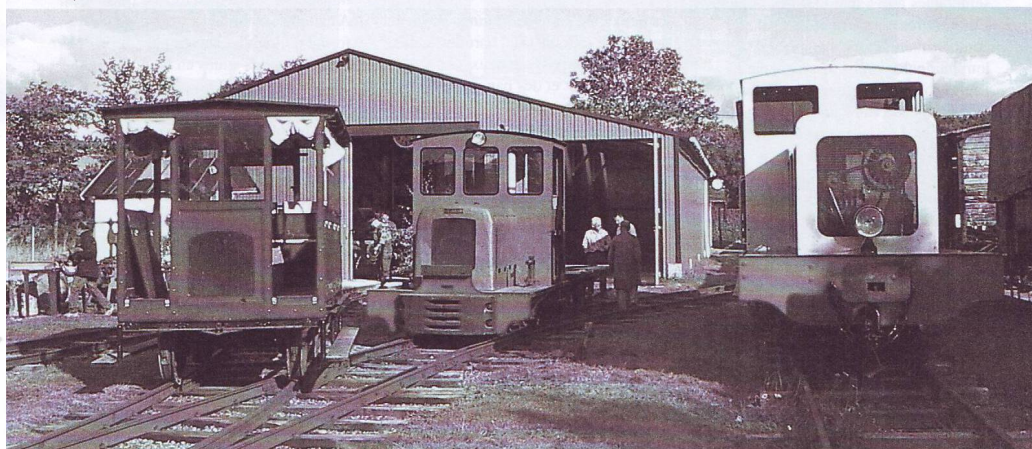
Wagons couverts Anjou

Au nombre de 3, ce sont des épaves dont l'une est en cours de restauration.

Wagons TDS

Un tombereau très abîmé est en bonne voie de restauration. Plusieurs pièces du châssis ont déjà été réparées ou remplacées. Un wagon plat est en attente de travaux avant de trouver avec le tombereau une place dans les rames projetées. ●

▼ Devant l'atelier, sont présentés la draisine Billard, les locotracteurs Dujardin et V10C. - Photographie Gérard Dezaire.

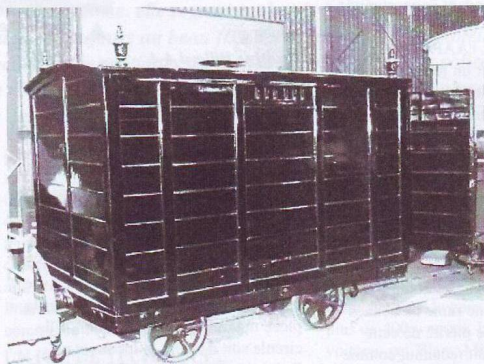


Petite histoire des origines du Ffestiniog Railway

Suite de l'article paru dans les Tortillard n°16 et 17.

TEXTE ET PHOTOS BRUNO DUCHESNE

Ci-dessus, voici un spécimen peu commun qui est en circulation, dès qu'un événement peu réjouissant se produit. Il s'agit d'un fourgon funéraire. Ce véhicule permettait au défunt (souvent un ouvrier des carrières d'ardoises) d'effectuer son dernier voyage. En dépit du contexte d'utilisation de ce wagon, celui-ci n'en n'est pas moins fort joliment décoré avec sa livrée noire très saillante et ses sculptures en bois ornées de dorures, aux quatre coins du toit.



◀ Ce joli wagon en livrée noire n'est autre que le fourgon funéraire utilisé lors du dernier voyage du défunt. - Août 2003.

(Fin du chapitre *Description du matériel merchandise*).

Description du matériel voyageur.

Avant la mise en service d'un trafic de voyageurs, il faut noter que dès 1859 deux voitures sont répertoriées dans les listes de la compagnie.

La première commande aux établissements Brown Marshalls & Co se fait en 1863 après de nombreuses tractations.

Les premières voitures de voyageurs apparaissent en 1864 et sont très semblables aux impériales des omnibus. Ces voitures comportent un seul compartiment, et des banquettes longitudinales sont adossées l'une à l'autre comme dans une impériale. On y ajoute un tablier en cuir pour protéger les jambes des voyageurs contre le froid et la pluie. Leur centre de gravité est très bas, ce qui leurs donne une stabilité indéniable. Toutefois cette disposition présentait un inconvénient, en effet elle obligeait les voyageurs à descendre d'un côté ou de l'autre du train, un certain nombre d'entre eux pouvaient se trouver dans l'entre-voie. On remédia à ce problème en plaçant sur de nouvelles voitures à bogies des plates-formes aux

extrémités. La partie attelage est assurée par un tampon central à chaque extrémité d'une barre qui passe au milieu d'une boîte cylindrique à diaphragmes métalliques et à rondelles de caoutchouc jouant le rôle de ressorts de choc et de traction. Une lanterne placée au centre du toit en assure l'éclairage. Ce genre de voiture pèse environ 1 tonne 300 et peut être aménagée soit en 1ère classe soit en 2ème classe.

La deuxième sorte de voitures voyageurs qui voit le jour en 1868 sort des ateliers Ashbury. Elle possède deux compartiments et des banquettes transversales pouvant recevoir chacune douze personnes. Le dossier de ces banquettes forme la séparation entre les deux compartiments jusqu'à mi-hauteur. L'éclairage et le dispositif d'attelage sont les mêmes que pour ceux de la voiture à banquettes longitudinales. Ces voitures pèsent 1 tonne 200 et sont aménagées en 1ère, 2ème ou 3ème classe.

Des voitures à bogies à sept compartiments sont construites par Brown Marshalls & Co à partir de 1872

d'après des plans de C.E Spooner de 1870.

Les compartiments se répartissent comme suit : un de 1ère classe, un de 2ème classe, et trois de 3ème classe, dont deux contigus n'ont pas de cloison de séparation, plus deux compartiments utilisés, selon les besoins, pour les voyageurs de 3ème classe ou pour les bagages. Une telle voiture peut transporter jusqu'à cinquante personnes. A chaque extrémité se trouve une plate-forme qui permet l'accès aux compartiments situés en bout. En effet, les portes latérales ne servent que lorsque les compartiments sont affectés au transport des bagages. Les bogies sont formés de deux plaques en fer avec entretoises entre lesquelles est fixée une crapaudine en fonte. Sur cette pièce vient reposer le pivot, également en fonte, fixé par des boulons à une traverse en bois. Des ressorts à boudin en acier avec noyau central en caoutchouc, placés de chaque côté du pivot, limitent les oscillations latérales. Des lampes à huile éclairent chaque compartiment.



Voici un billet voyageur de 3ème classe.

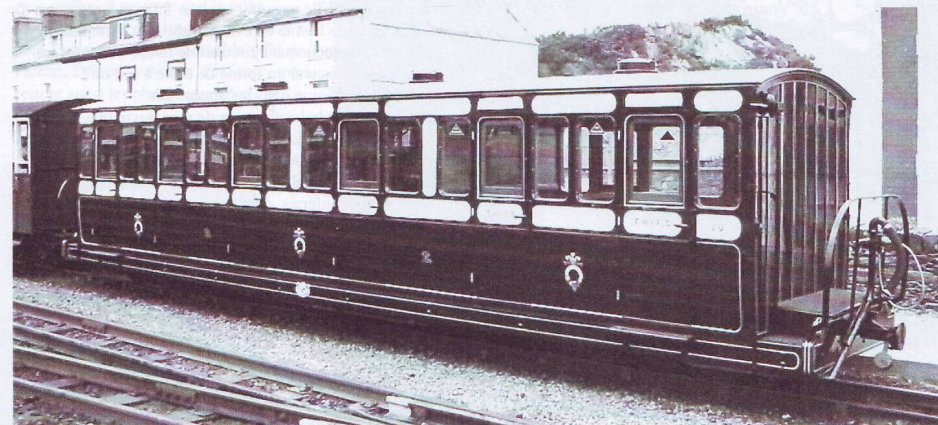


Pour finir, nous parlerons de ce qui compose une importante partie du parc de voitures voyageurs du Ffestiniog Railway. Il s'agit de petites voitures deux essieux construites spécialement pour le transport des ouvriers des ardoisiers, par les ateliers de Boston Lodge. Celles-ci sont très rudimentaires, et on en construisait différents types suivant les époques. Les premières font leur apparition dès 1867, car avant cette date, les ouvriers étaient transportés directement dans des

wagonnets à ardoises. Elles sont en bois, et possèdent une porte centrale et trois fenêtres de chaque côté de la caisse. Des banquettes en bois sont disposées à chaque bout ainsi que de chaque côté de la caisse, la partie centrale étant dégagée afin de laisser aux voyageurs la place de rentrer.

Voilà donc un petit inventaire du matériel utilisé par le Ffestiniog dans ces premières années, mais il resterait beaucoup à dire, tant le parc de matériel tracté était vaste. ●

Dans les prochaines numéros, nous étudierons le début de la traction vapeur et les différents types de locomotives utilisées par ce chemin de fer.



▲ Voiture à bogie construite par Brown Marshalls & Co en 1872 et présentée ici dans sa livrée d'origine. Les filets sont dorés à l'or fin. Du très beau travail de préservation ! - Août 2003.

Bibliographie :

-The Ffestiniog Railway. Volume 2 par James I.C. Boyd aux éditions Oakwood Press. La Bible du genre!

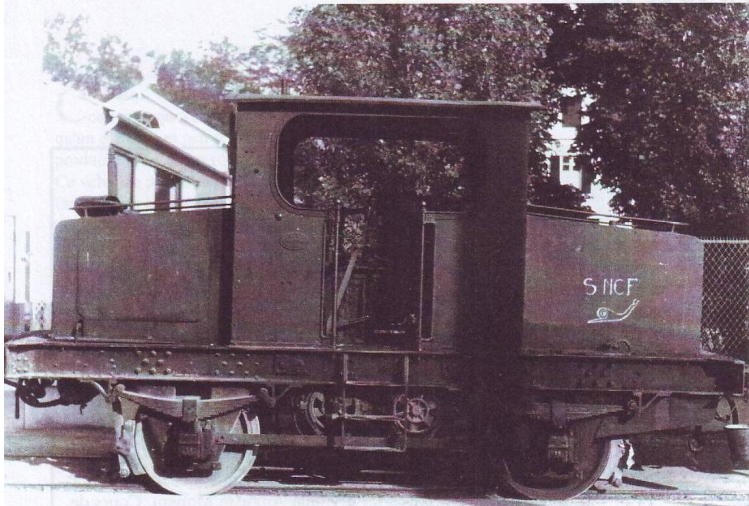
-The Spooner Album. Seymour Memorial Edition chez RCL Publications. Il s'agit de l'album photo officiel du Ffestiniog des premières années d'exploitation. Superbe et incontournable !

-Traité des Chemins de Fer (tome 6) par Auguste Moreau. Cours de construction des années 1900.

Note sur les chemins de fer à voie étroite pour voyageurs de 1881. Comparatif sur le chemin de fer du Ffestiniog et le chemin de fer Decauville.

Les embranchements de Ballancourt

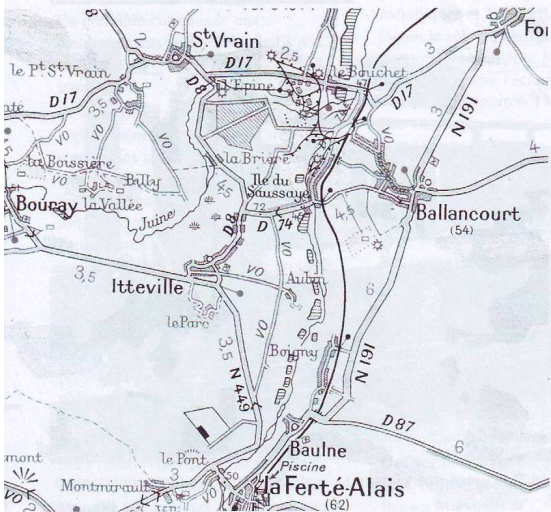
PAR PATRICK MOUROT



▲ Le locotracteur de la papeterie Darblais stationné le long de la rue Eugène Péreire.

Dans les années 70, la gare de Ballancourt était pour le même que j'étais : le paradis du photographe amateur, et plus particulièrement

le paradis des petits trains de manœuvres. En effet de la gare SNCF, partaient deux lignes industrielles distinctes sur lesquelles circulaient des machines un peu rétro qui me faisaient rêver.

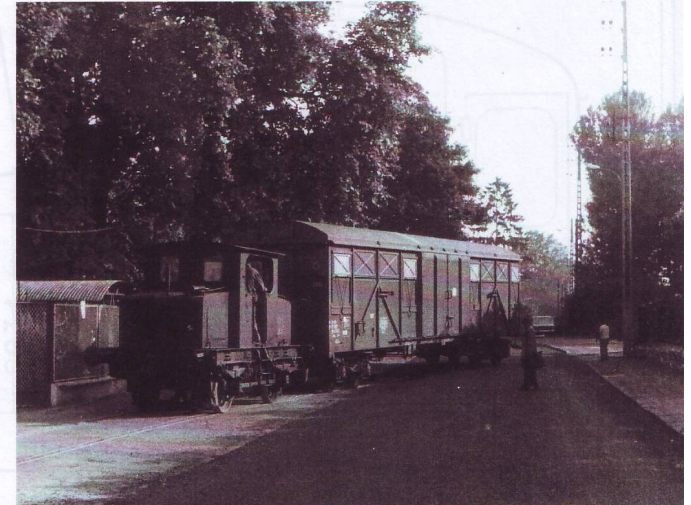


L'une de ces lignes se dirigeait vers la papeterie Darblais. Elle mesurait environ 1 km et finissait en Z à l'intérieur de l'usine en évitant l'abris du locotracteur. Sur cet embranchement circulait de temps en temps un curieux locotracteur en forme de boîte à sel, un locotracteur Moysse dans les années 20. Cet engin était le locotracteur de manœuvre que j'aurais aimé conduire un jour, son allure était digne d'inspirer un illustrateur de bande dessinée. Au son de sifflet avertisseur, à son allure maladroite et à sa vitesse trop lente, je lui conférais, dans mon esprit, la place de caricature des locotracteurs. En 1975, les circulations étaient devenues occasionnelles, l'équipe de conduite semblait bien s'amuser à bord de cette drôle de machine. Un jour, un des employés lui avait même dessiné un escargot sur la carrosserie, cela ne me plaisait guère pour mes photos. A la fermeture de l'usine, le locotracteur fut envoyé dans une autre succursale dans La Somme et j'ai beaucoup regretté de n'avoir pu l'acquérir. La voie était principalement installée le long de la rue et était très mal fixée, par ailleurs elle comportait des marches de plusieurs centimètres aux éclissages.

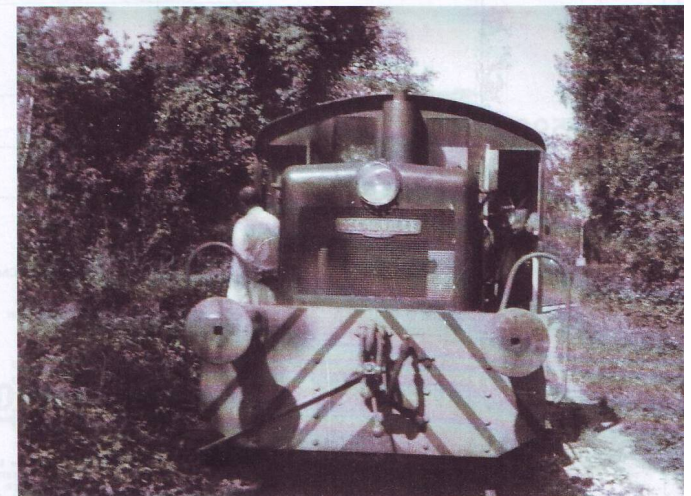
Cette voie normale était coupée par un tronçon de voie de 50 cm en courbe qui d'après les employés constituait les vestiges d'un circuit de wagonnets destiné au transport du charbon. Il traversait la rue pour finir dans l'usine en face.

L'autre ligne de 3 km était exploitée de façon plus sérieuse, c'était le raccordement de la SNPE (Société Nationale des Poudres et des Explosifs) du Bouchet. De ce centre sortait, de plus en plus rarement, un magnifique locotracteur Decauville TER 901 vert foncé avec des rayures obliques orangées sur les faces de tamponnements. A bords, le chef en blouse blanche surveillait les opérations et un second employé agitait le drapeau aux PN, pendant qu'un troisième employé se tenait aux commandes. La sortie de ce locotracteur semblait plus administrative que celle du locotracteur voisin (celui de la papeterie). Sa vitesse était plus élevée, sur une voie de bonne qualité. Pour celui-ci pas de coup de sifflet essoufflé au PN mais un magnifique coup de trompe qui traversait tout le village. La ligne de gauche a été déferée vers 1970 et l'autre vers 1985.

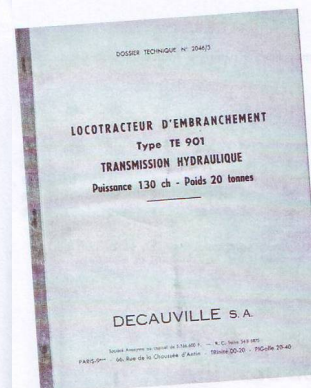
Aujourd'hui il ne reste que le pont métallique avec son tronçon de voie, à côté d'un pont routier nommé le pont de Paleau. De ces souvenirs d'enfance, me restent aussi les photos que voici. ●

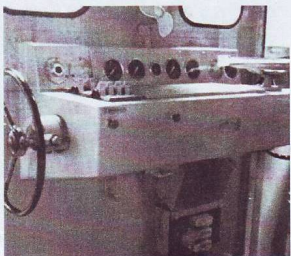
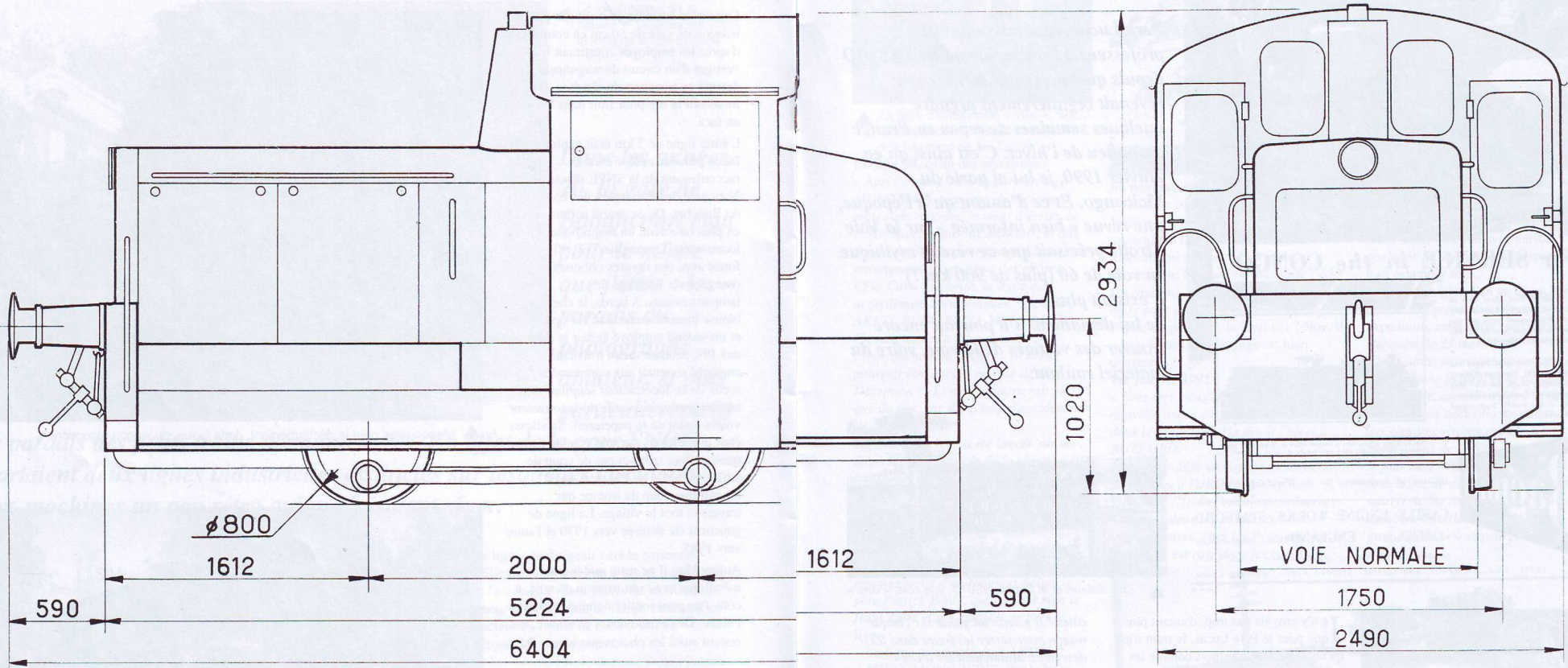


▲ Manœuvres pour le déchargement, dans la rue, du wagon réceptionné.



▲ Le locotracteur Decauville traverse la rue pour retourner au centre SNPE du Bouchet.





▲ Pupitre de commande.

Charges remorquées en tonnes (données à titre indicatif)

Vitesses kmh	Effort au crochet en (kg)	en rampes de (‰) :								
		en palier		2	4	8	10	15	20	25
au démarrage	5800	1160	822	635	433	373	275	216	176	148
4	3950	790	558	430	290	250	182	142	115	96
8	2200	550	360	265	170	143	100	75	58	47
12	1810	452	295	216	138	115	79	58	45	36
14	630	157	98	68	39	30	17	9	4	0

Les charges mentionnées dans le tableau ci-dessus sont calculées, en se basant sur :
 — une résistance au roulement variant de 5 kg/t à 4 kg/t suivant la vitesse,
 — un coefficient d'adhérence de 0,30,
 — une vitesse maximum de 15 kmh.

▲ Tableau des charges remorquées.

Locotracteur TE.901

ROUE DE $\phi : 0,800 \text{ M}$

Plan d'un locotracteur Decauville TE. 901
 issu des archives Campagne

Ech : 1/35e

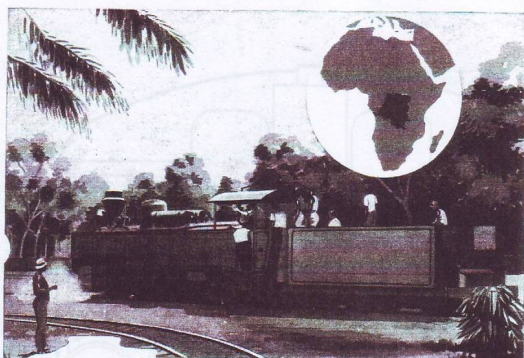
Planche

4

T. 36106

Le Vicicongo

publicité de « BAGNALL ».



For SERVICE in the CONGO

The jungles of West Africa form an unexpected background for a locomotive, but Bagnall locos are employed on unusual jobs in faraway places throughout the world.

Built for the Ministry of Supply and delivered to the Vicicongo Railway in the Belgian Congo, this 2-4-2 type locomotive is giving continuous service in one of the world's most rugged countries.



The locomotive, for use on 1ft. 11 1/2in. gauge, has cylinders of 15 1/2in. dia. by 17 1/2in. stroke, with a tractive effort of 75 per cent. boiler pressure of 14.991 lbs. and a total weight of engine and tender in working order of 55.63 tons.



Builders of Locomotives for the World's Railways

CASTLE ENGINE WORKS, STAFFORD

Tel: STAFFORD 321/2 ENGLAND Grams: BAGNALL-STAFFORD

LONDON OFFICE: 30 St. James's Square, London, S.W.1.

CODES: A.B.C. 5th Edition, ENGINEERING, BEDFORD McNEIL, WESTERN UNION



▲ « Bus rail » en service. Caisse d'origine BROSEL, constructeur d'autobus et d'autocars belges.



PAR PATRICE ROUSSIALE

Père Lucas était missionnaire et professeur à l'université de BUTEMBO depuis quelques années, au Zaïre, et revenait régulièrement prendre quelques semaines de repos en France au milieu de l'hiver. C'est ainsi qu'en janvier 1990, je lui ai parlé du Vicicongo. Et ce d'autant qu'à l'époque, une revue « bien informée » sur la Voie Etroite précisait que ce réseau mythique en voie de 60 (plus de 900 km !) n'existait plus.

Je lui demandais s'il pouvait encore trouver des vestiges de la voie, voire du matériel roulant.



▲ Les ateliers et le dépôt d'ISIRO, vus côté « ville ».

Je n'y croyais pas trop, d'autant plus que pour le Père Lucas, le train n'est qu'un moyen de transport comme les autres, et il ne manifeste que peu d'intérêt pour tout ce qui touche aux « vieilles ferrailles ».

Mais, une très heureuse surprise survint en février 90, le Père Lucas nous annonce : « j'ai écrit, aussitôt mon arrivée, pour avoir des renseignements sur le Vicicongo. Attendez. Amitiés. P. Lucas ».

Puis à pâques 90, il écrit : « Le Vicicongo circulerait encore, en passant par ISIRO (ville où la première sainte du Zaïre - Sœur Anuarite - a été martyrisée). Autrefois, les locos étaient chauffées au bois, avec un seau d'huile de vidange dans le foyer pour monter les

côtes ! Il y avait un garde sur chaque wagon pour serrer les freins dans les descentes. Maintenant les locos fonctionneraient au fuel (Vapeur ou Diesel ?).

Je vais écrire à l'évêché de WAMBA pour essayer d'avoir d'autres détails, en plus de la lettre attendue, car ces renseignements ont été obtenus verbalement ».

Puis en mai 90 : « J'ai envoyé deux lettres dans des missions où il y a des gares (à BUTA et MUNGBERE). Jusqu'à présent, pas de réponse. Sont-elles parvenues ? En les confiant à l'un ou à l'autre, on ne sait jamais. J'ai préparé trois autres lettres pour d'autres gares. Mais aurais-je des réponses ? A suivre. »



▲ La gare d'ISIRO côté « ville ». SN CZ correspond à « Société Nationale des Chemins de fer Zaïrois ».

En juin 90, enfin des précisions : « Après avoir écrit à la paroisse de MUNGBERE, terminus du Vicicongo, mais sans réponse, je viens d'écrire au P. Herman Simons, de BONDO, et aux Sœurs de BUTA, pour tenter d'avoir des renseignements et même des photos. Cf la Carte Michelin, la ligne est actuellement bien indiquée : BUMBA, AKETI, BUTA, ISIRO, MUNGBERE. Un religieux m'a dit que seul l'embranchement AKETI - BONDO pourrait être encore en voie de 60 ! Déception ! ? Et ne transporterai plus que du fret, car il y a trop d'accidents et de déraillements.

En 1983, une loco a été lancée sur un éléphant pour « avoir de la viande » !!!! L'éléphant est mort et la loco s'est couchée sur le flanc.

Souvent, dans les côtes, quand il y a 4 wagons, la loco en monte 2 d'abord, puis revient chercher les deux autres.

Je joins à cette lettre une première réponse reçue d'un religieux belge, le père Patrick Bonte, qui connaît bien le Haut Zaïre et a « étudié » de près la ligne :

La ligne principale était AKETI - ISIRO (MUNGBERE). Par la suite, un embranchement fut réalisé de DULIA à BONDO. Enfin, à la fin des années 70, début des années 80, la ligne fut prolongée de AKETI à BUMBA. Toutes ces lignes ont été réalisées en voie de 60.

Pour visiter, le trajet serait Paris - Kinshasa - Kisangani puis l'aéroport de Isiro. C'est un sacré voyage ! La SN CZ serait étonnée ! ».

En août 90, le Vicicongo n'est pas oublié :

« Le Père Charles Mbogha est nommé évêque du diocèse de WAMBA où passe le petit train »



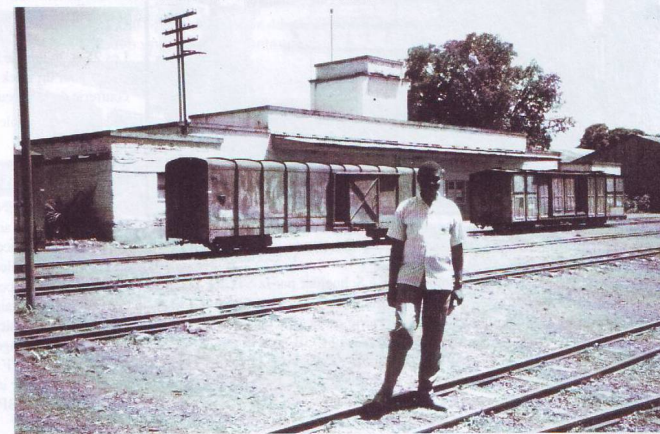
Un « Diesel rail » destiné au transport des marchandises, réalisé à partir d'un camion. Origine de l'engin ?

En novembre 90 : « Toujours pas de nouvelles du Vicicongo. Je désespère. Pour y aller aujourd'hui (saison des pluies), il faudrait quinze jours à un mois en camion tant la route est mauvaise (650 km environ). J'attends les beaux jours de mars pour peut-être y aller à moto ». Espoir un peu fou : le ferai-t-il ? Non, il a trop à faire et le voyage est bien dangereux.

1er janvier 1991 : « Tous mes vœux en ce matin de la nouvelle année où nous grelotons (17 °) dans le brouillard. On dirait l'hiver à BUTEMBO. Je prépare déjà un voyage en moto en mars jusqu'à ISIRO (où passe le Vicicongo !!!). Et j'envoie des réserves d'essence dans les paroisses intermédiaires, chez les Pygmées, car le carburant est rare dans les zones

forestières. La santé est bonne ». Mon Dieu, pourvu qu'il ne lui arrive rien ! (A cette époque, la zone était relativement calme, avec parfois quelques pillards peu dangereux). Et tout cela pour moi...

Enfin, après plus d'un an de recherches, contacts et préparation discrète de son expédition, cette lettre incroyable : Butembo, le 23 mars 1991. Chers amis, je reviens de voyage. Après 650 km dans la forêt et la savane équatoriale, au milieu des Pygmées tatoués mais accueillants, ayant mangé des termites vivants comme les populations de là-bas, j'ai eu le bonheur, le jour du 17 mars, clin d'œil de St Patrick, de découvrir les lieux du martyr de Ste Anuarite (en 1964), et aussi les installations ferroviaires et la gare d'ISIRO où circule le « petit » train..



▲ La gare d'ISIRO côté voies. Wagon couverts métalliques de deux époques : à droite datant des années 20/30 et à gauche plus récent (à priori moins de vingt ans).

La CGB...Bi-cabine

Mission de sauvegarde : la 030 Schneider de 1925 de la FACS va être restaurée par l'association, la Transvap, à Connerré. Cette machine historique va être restaurée et remise en service. Pas très belle mais que tout le monde voudrait la voir rouler, cette machine va bientôt être acheminée vers son nouveau dépôt d'accueil en gare de Connerré à côté du Mans. Elle circulait sur la branche sud du CGB entre Paris Chars et Magny appelée aussi réseau de grande banlieue. Elle livrait les légumes la nuit aux halles de Paris, lorsque ceux-ci se trouvaient encore en centre ville, en passant par les lignes de tramways de l'époque...lignes de la STCRP. A la fermeture des halles, elle a terminée sa carrière à la sucrerie Saint Louis à Orange avant d'être sauvée en 1969 par notre père à tous : Maurice Geiger.

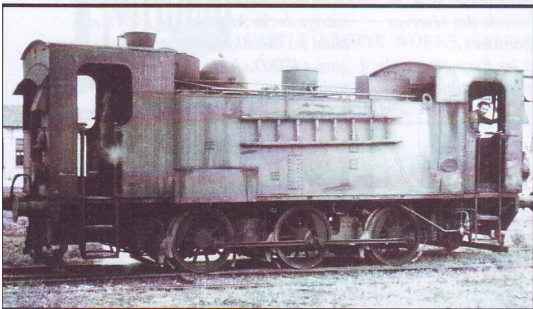
En ce moment, la Schneider est garée dans la collection Delahaye en gare des Ifs près d'Etretat. Ce collectionneur spécialiste, très débrouillard, est chargé par la FACS des maintenances et du transport. La machine se trouve dans cette collection car notre cheminot avait le projet de la faire rouler sur sa ligne touristique de la Londe avant d'y être chassé par le projet communal de tramway qui n'a abouti qu'au démantèlement de la ligne.

Souhaitons prompt rétablissement à la Schneider bi-cabine. En résumé pourvu qu'elle garde sa forme étonnante. ●

Patrick Mourot



Petit historique de La CGB...Bi-cabine



▲ En 1962, locomotive GCB n° 103 à la sucrerie d'Orange. photo : Maurice Geiger

Ces locomotives ont été commandées à Schneider par la STCRP en 1925 au nombre de huit. Numéros de construction de 4319 à 4326, n° CGB 101 à 108. La seule rescapée de cette série est la 103, classée monument historique. Elles ont circulé sur tout le réseau CGB nord et sud. Elles avaient un petit gabari (largeur : 2,050 m) et pouvaient s'inscrire dans des courbes de 20 m de rayon car elles desservaient les Halles. La 103 a été affectée après la guerre à la ligne de Chars à Magny qui était une ligne ETAT mais exploitée par les CGB. Lors de la suppression de cette ligne elle fut vendue à la Sucrierie Saint Louis à Orange. ●

Maurice Geiger

La rencontre internationale de bateaux d'exception



Entré dans sa période euphorique, depuis que Marc possède sa petite locomotive Decauville bleue, le célèbre animateur du réseau des Chanteraines ne se refuse rien. Il vient tout juste de signer un engagement avec une organisation événementielle pour un travail rémunéré qui consiste à animer plusieurs concentrations de bateaux anciens de prestige en France. Dans son sillage, l'équipe associative espère

bien ainsi attirer l'attention sur son activité du Haut de Seine. Le premier de ces rassemblements vient d'avoir lieu à Melun du 5 au 8 Mai sous l'appellation « Melun fête la Seine ».

A cette occasion, le dynamique Marc Dubout et son équipe a posé sur la berge une frêle voie ferrée de 300 mètres qu'ils avaient auparavant démontée aux services des eaux de Genevilliers. Construit par Chauvineau en rails du type 7 kg/m, la fragilité apparente du circuit réserve à l'opérateur des petits soucis de

maintenance et de stabilité. Souhaitons bonne résistance à la voie et à son propriétaire. ●

Porte ouverte à la caserne des Matelots

Tous les deux ans, le 5ème Régiment du Génie ouvre ses portes au public les 18 et 19 juin et présente les matériels utilisés pour ses différentes missions. Ces engins ainsi que différents matériels ferroviaires à voie normale ou étroite seront visibles pendant ces deux journées. Certains circuleront sur les voies intérieures du Régiment. Pour cet événement, le GEMME s'est vu confier par le 5ème Régiment du Génie l'organisation de l'exposition consacrée au modélisme ferroviaire. ●

JM

Vapeur et Modélisme à Pithiviers

Les 25 et 26 juin, le Musée des Transports de Pithiviers ouvre ses portes pour un week-end de fête ! Trois rames vont circuler, la confrérie de la vapeur vive présentera ses modèles au terminus et Ricardo, son module exceptionnel à l'échelle 35^e au Musée. ●

Syndicat d'Initiative de Pithiviers

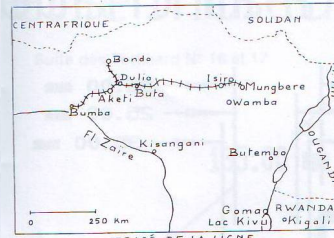
Trente ans ! Le CFTT

1975 - 2005 : TRENTE ANS ! Le Chemin de Fer Touristique du Tarn célébrera cet anniversaire le samedi 14 et dimanche 15 mai Circulations cadencées de 3 trains à vapeur.

Exposition des collections ferroviaires en Gare et au Dépôt. Réseau à vapeur vive 7 pouces ¼ sur le terrain du Dépôt. Réseau HO de modélisme ferroviaire dans la remise à voitures Délivrance de diplôme de Mécanicien aux enfants. Exposition de documents anciens sur le village de Saint-Lieux, les Tramways à Vapeur du Tarn et des débuts du CFTT à la salle municipale. Stands des associations de Saint-Lieux sur la place du village.

ACOVA - CFTT-BP 12040-31018
Toulouse Cedex2
tél 0561474452

e.mail secretariat@cftt.org ●



▲ tracé de la ligne.

Oui, Patrice avait raison ! Ecartement 60 cm ! Un train de 180 tonnes de chargement (6 wagons, surtout du carburant) par mois.... Et cinq jours pour faire 900 km entre MUNGBERE et AKETI, tracté par une loco de 34 tonnes, marque Nippon-Sarion, de 1973 (Machiniste citoyen Awane-Lelia). Avec un autorail (ou « bus rail ») chaque semaine pour 45 places.

Il y a aussi en construction des camions Diesel-rail. Mais pas de train ces jours-là.

Le Chef de Gare (citoyen Mabaya), les gardiens, mécaniciens, etc.... ont été très agréables et m'ont permis de visiter la gare et les ateliers.

Mission accomplie donc. Mais 1300 km seul, heureusement sans pépin de moto, dans la forêt, c'est une expédition digne de Livingstone ! Autant dire que je n'ai pas croisé d'autres volontaires, sauf un Australien et un Américain en grosses cylindrées. On dit que des Français ont fait cela à pied il y a peu de temps, et des Italiens en vélo. Chapeau !

Ouf ! Il est revenu sain et sauf ! Mais quelles informations pour le passionné que je suis ! Le voyage a eu quelques prétextes « officiels » : visite de courtoisie au nouvel évêque de WAMBA (et en Afrique, la politesse est très importante !), photos du tombeau de Ste Anuarite à ISIRO. Mais je pense au fond de moi que ce voyage a été fait en pure amitié.

Depuis le temps a passé. Le Père Lucas est revenu en France définitivement, et des Zaïrois qu'il avait formé sont venus nous rendre visite. Et puis, il y a eu les « événements ». Quel gâchis pour ces populations. Que reste-t-il du Vicicongo ? N'était-ce pas un mirage que ces images du plus grand réseau à voie de 60 du monde ? ●

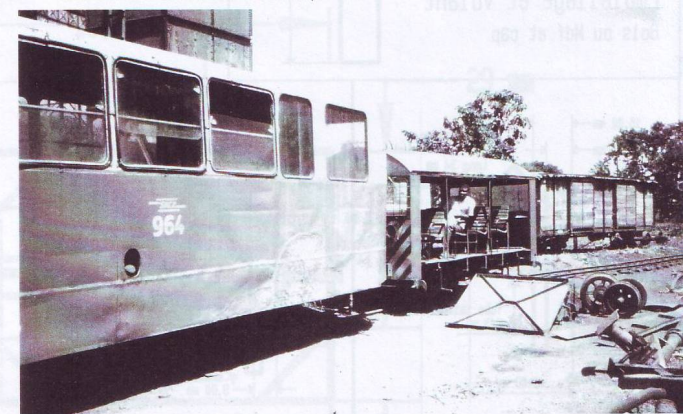


▲ Un « bus rail » (appellation locale) en cours de « révision ». Origine de l'engin ?



▲ Un futur « bus rail ». La caisse, en bon état, est prête pour la transformation. Les éléments routiers (roues, ponts moteur) se trouvent dans la benne, devant la caisse. Je n'ai pas pu savoir si les châssis avaient une base ferroviaire, ou seulement un renforcement et une transformation du châssis routier.

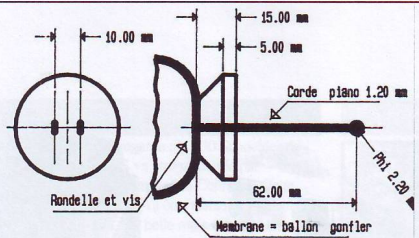
▼ Un « autorail », annoncé pour 45 places assises (moteur en position centrale). Je lui trouve une silhouette britannique



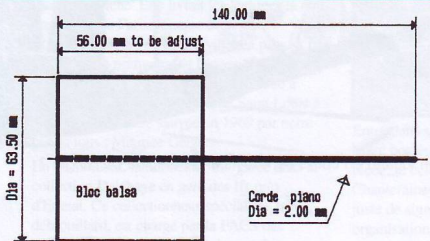
Les moteurs à air chaud et le moteur Stirling

PAR DANIEL LYONNET

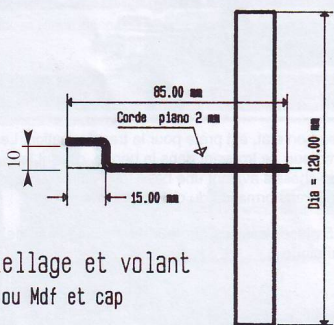
Suite des Tortillard N° 16 et 17



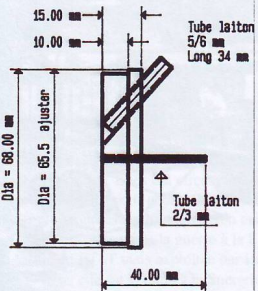
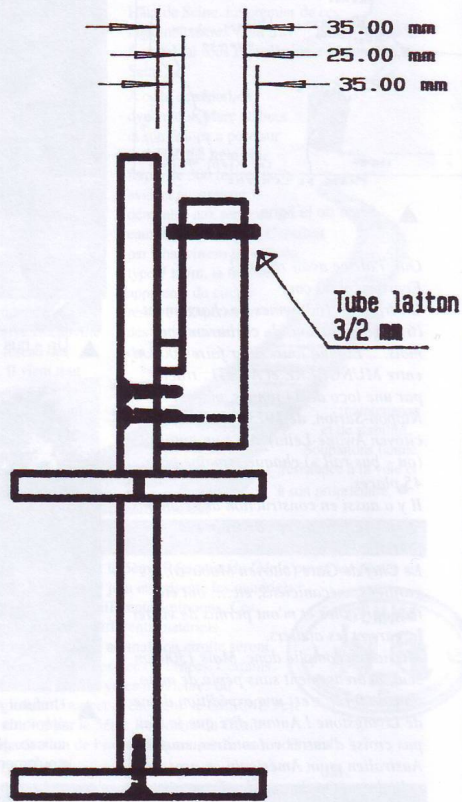
Piston-membrane
Bois ou MDF et ballon



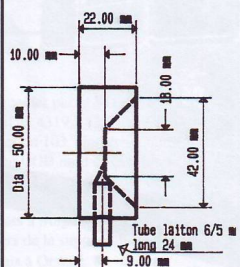
Deplaceur
Balsa et cap



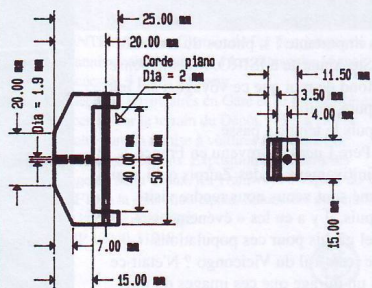
Embiellage et volant
Bois ou Mdf et cap



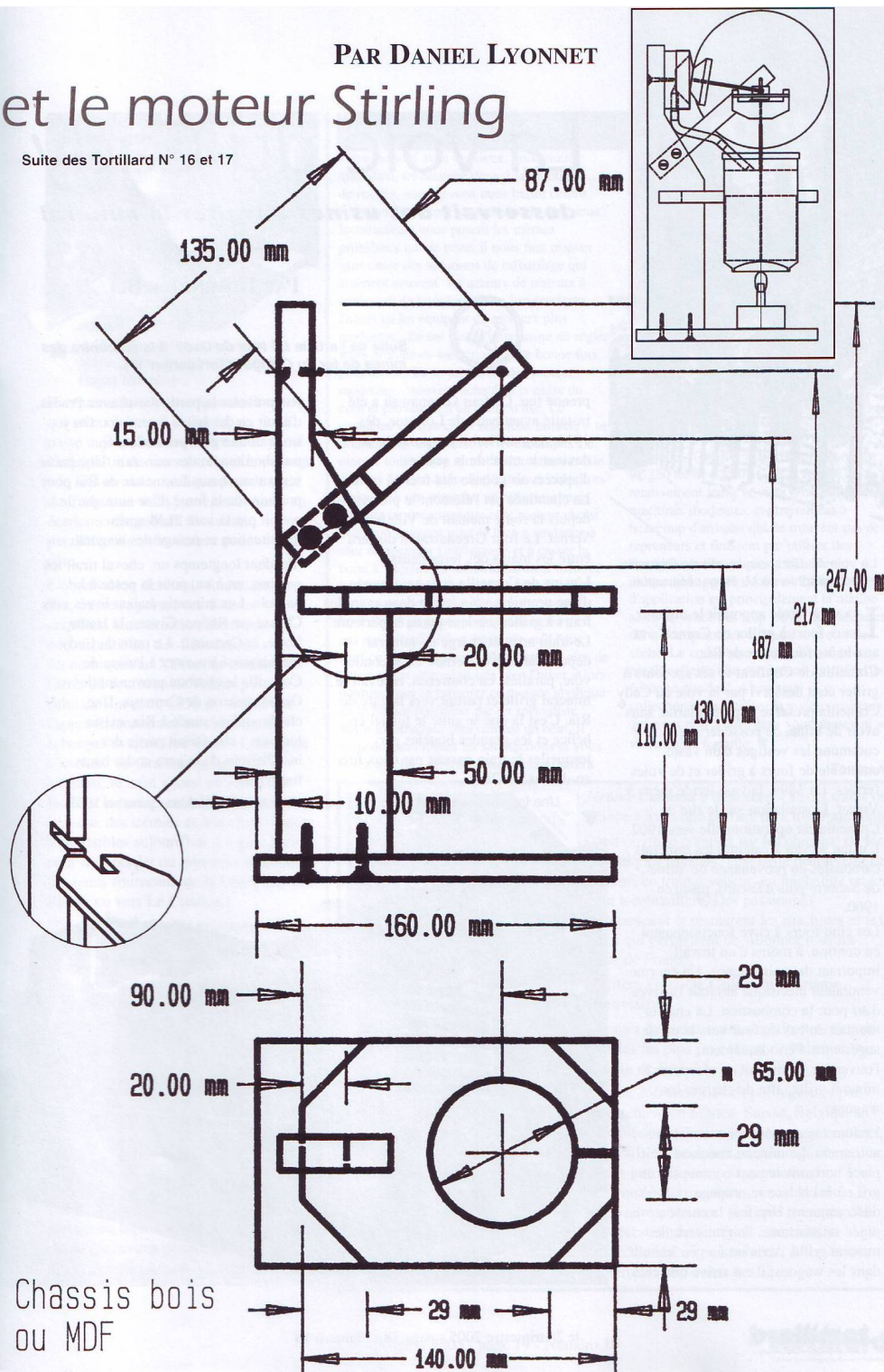
Couvercle
MDF ou bois et cap



Cylindre
Bois ou MDF



Coulisse
Bois ou MDF et cap



Chassis bois
ou MDF

La voie du Cady

desservait des usines à traiter le minerai

PAR DOMINIQUE BEL

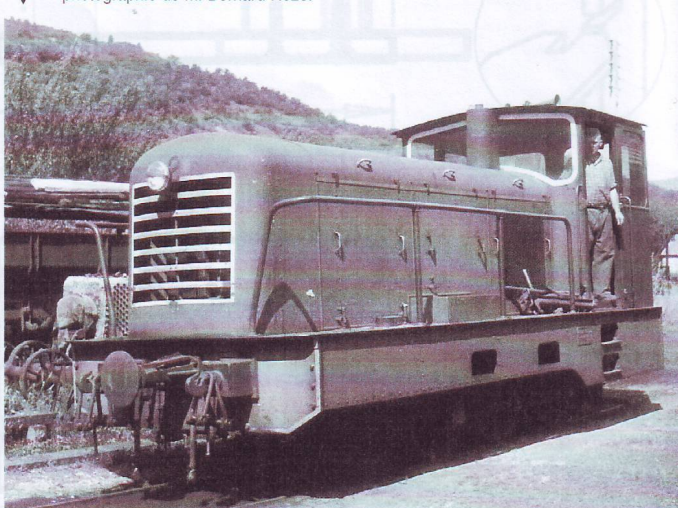


Suite de l'article *La voie du Cady à la rencontre des mines de fer du Canigou* (Tortillard n°17).

prenne feu. Ce four Greenawalt a été installé avant ceux de Lorraine, dès 1914. Aujourd'hui il est possible de deviner le tracé de la voie et d'apercevoir la base des fours à cuve. La cheminée est l'élément le plus visible depuis la route menant de Villefranche à Vernet. Le four Greenawalt a disparu entre les mains des ferrailleurs.

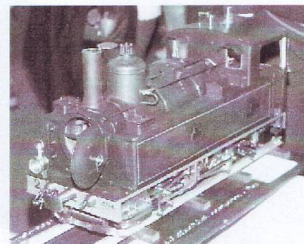
L'usine de Corneilla était environnée d'une première voie ferrée desservant les fours à griller par leur partie supérieure. Le train arrivait chargé de minerai depuis Sahorre et Vernet. La seconde voie, parallèle en contrebas, recevait le minerai grillé et partait vers la gare de Ria. C'est là que se situe le tunnel en hélice et les grandes boucles par lesquelles le train passait par deux fois au-dessus du Cady.

Une locomotive Diesel Montmirail au dépôt près de Vernet-les-Bains en 1963 - photographie de M. Bernard Rozé.



Ria présente la particularité avec Prades, d'avoir eu des hauts fourneaux. On y trouvait une gare permettant le transbordement des minerais. Une partie servait aux hauts fourneaux de Ria pour produire de la fonte. Une autre partie partait par la voie PLM après manutention et pesage des wagons.

Pendant longtemps un cheval tirait les wagons, un à un, pour la pesée à la bascule. Les minerais étaient livrés vers Chasse sur Rhône, Givros, la Haute Loire, le Creusot... Le train du Cady servait aussi à monter à l'usine de Corneilla le charbon provenant de Graissessac ou de Carmaux. Une charbonnière, située à Ria, existe toujours ; elle faisait partie des installations de la gare et des hauts fourneaux.



▲ Loco Pinguely construite par M. Marsenac - photographie de M. Roger Marsenac.

Evoquons aussi un tronçon de la voie qui remontait vers la Cerdagne, là où passe aujourd'hui le célèbre train jaune. Cette partie de voie autorisait le passage à la fois en voie métrique pour le train du Cady et le train jaune, mais aussi en écartement standard. Trois rails, parallèles bien sûr, étaient posés côte à côte.

L'observation des hauts fourneaux de Ria, ouvre la porte vers d'autres enquêtes. Une situation fortement concurrentielle, des fluctuations économiques au XIXe, ont conduit à l'arrêt du fourneau de Prades puis de celui de Ria entre 1950 et 1960. Pour l'approvisionnement en charbon, des échanges avaient lieu avec les mines de Carmaux, de Graissessac et d'Alès.

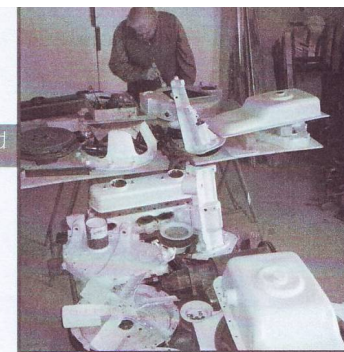
Là aussi, le train a joué un rôle pour faciliter le transport. A Ria, au bord de la route, des trémies et une charbonnière sont visibles aujourd'hui. La gare servait pour transborder du minerai à destination des hauts fourneaux de la Loire, du Rhône ou vers Le Creusot.

D'autres voies étroites existaient dans la région, en particulier sur Aytua et Escaro. Un grand merci aux deux personnes qui ont apporté des photographies anciennes et ont permis de reconstituer l'ambiance de l'époque.

Auprès de l'Offices de Tourisme de Vernet, vous pourrez vous procurer des fiches fournissant des informations sur l'ensemble du patrimoine minier du massif du Canigou. Les lecteurs qui le souhaitent, peuvent prendre contact avec l'Association des Amis de la Route du fer du Canigou en mairie de Sahorre. L'association regroupe des personnes partageant un intérêt pour ces sujets et elle organise des manifestations comme des visites de sites. ●

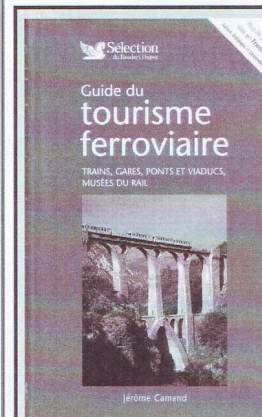
Les bonnes adresses de Tortillard

Faire du neuf avec du vieux, voilà notre quotidien, tel Sisyphe devant la montagne... de rouille, nous devons nous battre contre l'érosion du temps. Les moteurs de nos vieux locotracteurs nous posent les mêmes problèmes que le reste, il nous faut trouver sans cesse des solutions de rafistolage qui amènent souvent les acteurs de réseaux à envisager de transformer les locotracteurs Diesel en les équipant de moteurs plus modernes. Ils ont ainsi l'impression de régler leurs problèmes mécaniques une bonne fois pour toutes. Ils se procurent des moteurs modernes... souvent achetés à la casse du coin et provenant d'un camion usé. Le problème est que ces « solutions miracle » ne donnent pas forcément l'effet escompté. Le moteur tourne trop vite et le locotracteur file comme l'éclair. Alors l'opérateur décide alors d'ajouter à son montage un réducteur mais souvent la place manque et le moteur choisi déjà trop puissant pour le loco a tendance à user rapidement l'embranchement et à casser la boîte à vitesse. Ce scénario habituel m'invite à penser que le vieux moteur est à prendre plus en considération. Si les constructeurs l'ont choisi pour ses performances, ce n'est pas par hasard. Il faut imaginer qu'à l'état neuf ce moteur devait avoir beaucoup plus de puissance et démarrait très bien l'hiver. Alors pourquoi pas se procurer ce moteur idyllique en le faisant régénérer par un spécialiste ? Votre locotracteur sera comme un neuf, il vous donnera toutes les satisfactions et vous aurez un objet de collection qui conservera



toute sa valeur. Vous aurez agi comme de vrais restaurateurs et vous serez récompensés par le beau ronronnement belle époque de votre vieux train Diesel. Nous avons rencontré un de ces rares ateliers de reconstruction mécanique, il se nomme Rectif 2000 et se trouve au 10 de la rue Estienne d'Orves à la Garene Colombes 92 250 tel 01 47 80 16 45. L'équipe est relativement jeune et vient d'investir dans des machines modernes, contrairement à beaucoup d'artisans qui ne trouvent pas de repreneurs et finissent par utiliser des machines outils usagées utilisables uniquement par eux-mêmes. Leur domaine d'application est principalement la marine alors ne venez pas trop l'hiver car l'usine est débordée quand les bateaux sont en cale sèche. Le coût d'une remise à neuf peut paraître élevé, elle correspond au coût d'un échange standard. Alors amis collectionneurs, utilisez vos vieux moteurs qui n'ont rien à faire dans votre musée ni sur votre tas de ferraille. ●

TORTILLARD



Jérôme Camand a déjà écrit « Petits trains de France » avec une préface de Clive Lamming. C'est ouvrage complet sur les chemins de fer touristiques français. Une belle découverte des régions, en train à vapeur, en micheline ou en train à crémaillère. Des passionnés entretiennent et restaurent les machines et les voies qui permettent de sillonner tous les coins de France.

Il réitère avec « le Guide du tourisme ferroviaire »

Voyagez dans des trains enchanteurs et visitez les sites les plus évocateurs de l'histoire du chemin de fer.

Plus de 350 sites classés par région et par département en France, Suisse, Belgique et Luxembourg ; Trains touristiques (tramways, vélo-rails, funiculaires, lignes régulières exceptionnelles) et gastronomiques ; gares pittoresques ; ouvrages d'art remarquables (viaducs, ponts, tunnels) ; musées ferroviaires ; parcs de loisirs, curiosités techniques et archéologie ferroviaires. Un outil pratique irremplaçable : informations techniques (description du réseau et du matériel) ; adresses et informations pratiques (accès, dates de circulation, sites Internet) ; adresses des magazines spécialisés, des associations ferroviaires, index des sites.



tortillard

Le journal des passionnés de patrimoine industriel

tortillard

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

Email : tacotdeslaes@wanadoo.fr

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

