

tortillard

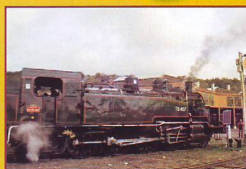
Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Patrimoine

Un train militaire classé



Au dépôt de Longueville



4,30 €

Oct-Nov-Déc 2005

Les Kaolins de Beauvoir à Echassières



Inviter à partager un univers :

« Ce sont de bons souvenirs tout ça, mais ça n'intéresse personne... », me dit un ancien mécano lors d'une interview.

Hé bien comme le temps passe !...

L'idée que nous nous faisons des vieux trains de collection ne correspond-t-elle plus à la réalité ? Est-elle dépassée ?

Comment notre public percevra-t-il nos collections, demain ?

Retrouvera-t-il l'image de ces trains dans leurs sablières ou en pleine

action sur le front de la guerre de 14-18 ?

Ces trains sont-ils désormais trop éloignés de leur contexte pour susciter de nouvelles flammes ?

Et pourtant, elles nous exaltent tant ces représentations que l'on en a ! Si nous ne savons pas transmettre l'émotion qui nous motive, l'idée

que nous nous faisons de ces collections, notre travail ne risque-t-il

pas de nous couper de la réalité ?

Cela ne risque-t-il pas d'aboutir à un certain désintéressement du public et à un désinvestissement des partenaires ?

C'est pourquoi, nous devons nous renouveler et nous rendre attractifs.

Nous devons créer des sites intelligents, appropriés et répondre aux nouvelles attentes.

Nous devons tenter de rapprocher les anciens acteurs du jeune public, et cela, non pas pour ressasser le passé, mais pour communiquer l'histoire, l'enthousiasme et l'émoi.

Nous devons recréer une ambiance plus humaine.

Soyons bons pédagogues et, l'air de rien, insufflons notre passion.

Trouvons les bonnes formules, afin d'inviter à partager un univers qui nous est cher.

Tentons de recréer la dynamique humaine et sociale, et laissons le temps faire le reste. ●

MAG

Sommaire

Les Kaolins de Beauvoir p 02
 A lire : n°21 rail et industrie ... p 08
 Fournereau : un train de vie ferroviaire p 09
 Origines du Ffestiniog Railway p 12
 News & courriers du lecteur p1415
 Cantilène du piston p 16
 Au dépôt de Longueville p 17
 Le petit train de la Côte d'Or p 18

Notre couverture : Le train remorqué par le Billard était chargé avec de vieilles pelleteuses du type Nordest. (Ph : C. Vallée.)

Au dos : La 141 TB 407 a été sans aucun doute l'attraction la plus appréciée du public. (Ph : R. Dutoin.)

En bas, le Billard T75P n°116 des Kaolins de Beauvoir avec sa réserve de bidons. (Ph : Guy Beaudoin - 1998 -)

COUP DE COEUR
 Coup de cœur

Les Kaolins de Beauvoir à Echassières



PAR MARC SIMON



① Le 13 avril 1982, le Billard arrive en premier pour être chargé au fond de la carrière. (ph : C. Vallée)

C'est par un beau matin de l'été 1750 que tout a commencé, lorsqu'en piochant, un paysan du domaine du comte de Beauvoir fit la découverte d'un gisement de kaolin. Cette découverte fut capitale pour l'avenir de la famille Beauvoir...

La Société des Kaolins de Beauvoir est une société qui exploite depuis très longtemps un gisement poly métallique important constitué par le massif de granit « à abbité de Beauvoir » et de granit « à deux micas des colettes » dans le Bourbonnais à Echassières, dans l'Allier.

On peut lire dans certaines revues, que c'est par un beau matin de l'été 1750 que tout a commencé, lorsqu'en piochant, un paysan du domaine de Beauvoir fit la découverte d'un gisement de kaolin. Cette découverte fut capitale pour les propriétaires qui se mirent à exploiter artisanalement le kaolin destiné à la fabrication de la céramique, alors en plein essor.

Beaucoup plus tard fut créée la société SKB (Société des Kaolins de Beauvoir). Les bureaux furent installés dans le château des propriétaires jusqu'en 1999, date à partir de laquelle ils furent transférés dans les nouveaux locaux, mieux adaptés au bon fonctionnement des services de la société.



② Le 13 avril 1982, au fond de la carrière, les chauffeurs viennent de démarrer les grues, l'un d'entre eux vient chercher son locotracteur. Locotracteurs Comessa et Jung n°2 - (ph : C. Vallée)

En 1963, la SKB exploitait une superficie de 217 hectares, dont plus de 120 étaient consacrés au gisement exploitable. Elle assurait une stabilité d'emploi à 70 personnes, sa production annuelle était de 10 000 tonnes de kaolin lavé, soit 7% de la production française. La moitié de cette production était exportée.

En 1983, la Coframine (compagnie française des mines) du groupe BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières) a pris une participation majoritaire. Le 1er novembre 1983, elle nomma monsieur Jean-Claude Robert à la direction des affaires.

La Coframine fit appel aux services du BRGM pour étudier une modernisation de la production, qui prit effet en 1984.

Une voie ferrée de 60 cm, desservait l'ensemble des installations. Elle se composait d'une voie principale, et d'une voie secondaire.

La voie principale se dirigeait sur plus d'un kilomètre vers le Bourg d'Echassières, pour le chargement des wagonnets plats, dits, de transport.

Avant la mise en service des filtres-presses, le kaolin était canalisé dans des « maies » pour y être asséché, comme dans un marais salant, avant d'être ramassé, à la pelle, en grosses galettes

nommées ici des « meringues ». Ces « meringues » étaient transportées sur les rayons des hangars où elles finissaient de sécher.

La voie principale continuait, sur 7 km en direction de Lapeyrouse, en accotement de la route RN 698, aujourd'hui D 998. Elle était nécessaire au transport du kaolin sec vers une

station de mise sur wagons SNCF, où se trouvaient aussi des magasins de stockage au lieu dit Les Sauzais. Cette voie était équipée de rails était assez gros, d'une section de 30 kg/m, un choix sans doute imposé par la DDE. Au Sauzais, près de Lapeyrouse-Gare, nous avions sur plus d'un kilomètre, un embranchement



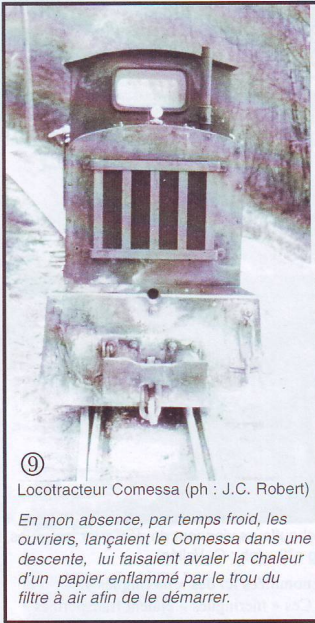
③ Vue général de la carrière avec le déversoir à terre végétale, les voies et le lieu d'extraction. A l'horizon, à gauche, une autre carrière voisine.

particulier en voie normale, raccordé à la ligne SNCF entre Gannat-Montluçon.

Un locotracteur Comessa assurait le transport du kaolin sec entre les hangars de séchage installés, près du bourg d'Echassières, et la station de chargement des wagons de la SNCF.

A chaque voyage, le Comessa remorquait une vingtaine de tonnes de kaolin sec, qu'il devait reprendre en deux fois pour atteindre le point haut du déversement, tellement la rampe était forte. Exceptionnellement, le Billard remplaçait le Comessa lorsque celui-ci restait à l'atelier pour l'entretien.

Les voies secondaires commençaient côté atelier, elles distribuaient : les garages des locotracteurs, l'évacuation du sable de la laverie, l'alimentation en matière première de la laverie, l'évacuation des roches, l'évacuation de la terre des découvertes et bien sûr, la carrière. Dans la carrière, le réseau de chemin de fer se divisait en plusieurs directions. Ainsi les trains pouvaient être chargés à tous les niveaux de la carrière alors exploitée en paliers



⑨ Locotracteur Comessa (ph : J.C. Robert)

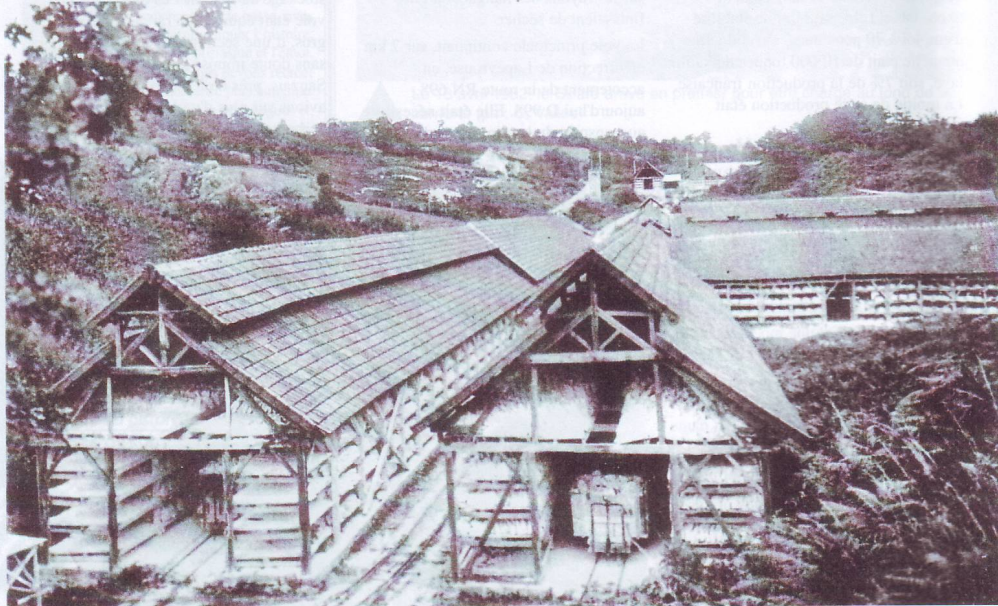
En mon absence, par temps froid, les ouvriers, lançaient le Comessa dans une descente, lui faisaient avaler la chaleur d'un papier enflammé par le trou du filtre à air afin de le démarrer.

de 4 mètres de haut.

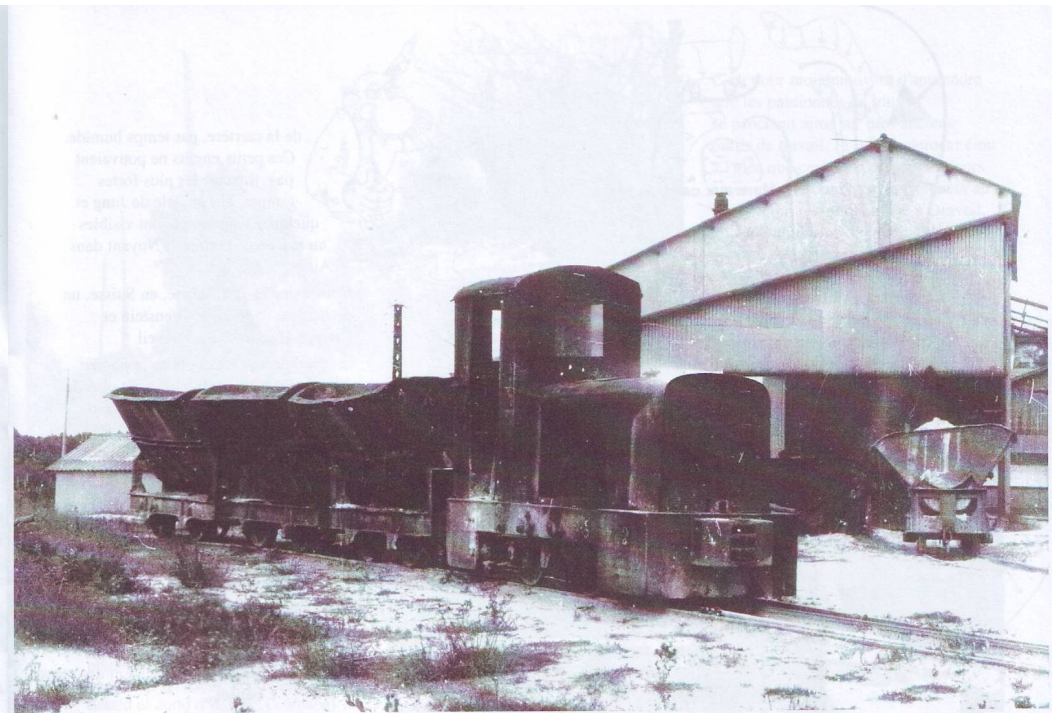
Ce ligne secondaire était équipée de rails de 12 et 15 kg/m de section pour les voies principales et de 7kg/m pour les petites voies de stockage. Les aiguillages de petites sections étaient achetés neufs. Ils étaient assemblés par rivetage sur des traverses métalliques. Nous construisions nous même les aiguillages en plus gros rails, sur place, à l'aide de traverses de bois. Les traverses étaient découpées à la scierie de Voussac et de Lapeyrouse, nous les trempions nous même dans le Carboneyle.

En carrière, le chargement des wagonnets se faisait avec des pelleteuses Nordest du type SD23 de 1937 et SD30 de 1940. Autrefois, nous avions d'autres grues plus anciennes : une Bondy à moteur Beaudoin et une Fiorentini à vapeur. Finalement, le faible rendement de ces pelleteuses convenait bien à la capacité de transport de la voie ferrée. En 1980, nous avons accepté de faire un essai avec une pelle moderne.

L'efficacité de cette grue bouleversa le rythme pris par les trains à voie étroite.



▲ Hangars de séchage du kaolin à la sortie des filtres-presses. Sur les rayons de ces hangars le taux d'humidité était ramené selon la saison de 25% à 12% un mois plus tard.



④ Le Jung n°2 laisse une rame chargée au bâtiment du traitement des sables et repart en carrière avec une rame vide (ph : P.Mourot)

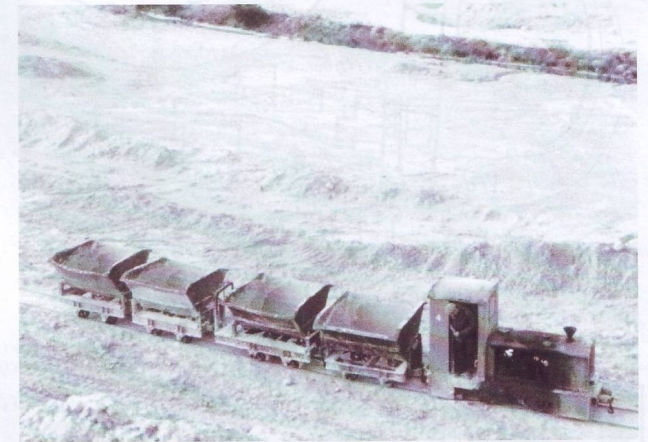
En attendant la modernisation, nous avons gardé nos bonnes vieilles grues car les conducteurs les avaient bien en main. Chaque train était composé de 6 à 8 wagonnets à benne basculante de 1500 litres. Dans sa partie centrale, la voie ferrée faisait une bosse assez prononcée sur plusieurs dizaines de mètres. Cette bosse était la source de nos ennuis, car elle s'accroissait au fur et à mesure que la carrière s'approfondissait. Les trains, tractés par les petits locotracteurs Jung de 22 CV, ne pouvaient plus la franchir par temps humide. Alors, le locotracteur Billard était appelé en renfort.

Le parc du matériel de transport était constitué d'engins de catégorie assez variée, digne de figurer aujourd'hui dans un musée.

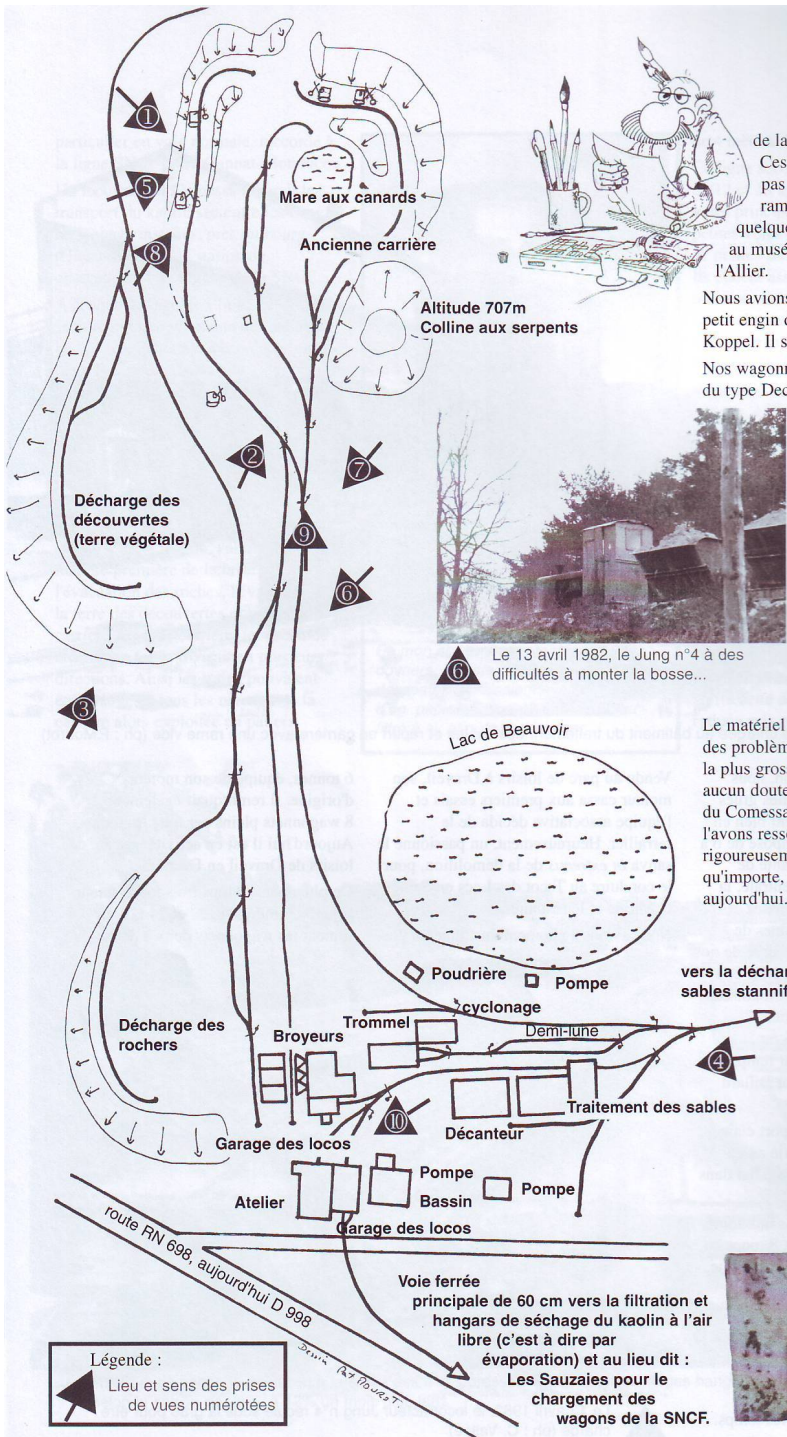
La plus belle pièce était, sans nul doute, notre Billard T 75P n°116 de 8 tonnes. Nous l'avions acheté neuf au catalogue, chez Billard à Tours en 1955. Il fut toujours entouré de tous nos soins et ne quitta Echassières qu'à la mise en marche des nouvelles méthodes d'extraction. Ce locotracteur pouvait remorquer, selon le dénivellement, 8 wagonnets pleins par tous les temps.

Vendu au parc de loisirs à Draveil, son moteur cassa aux premiers essais et l'équipe associative décida de le ferrailer. Heureusement, un passionné le sauva *in extremis* de la démolition, pour le conduire au Tacot des Lacs en Seine et Marne et le restaurer. Nous avons également un Comessa de

6 tonnes, équipé de son moteur d'origine. Il remorquait également 8 wagonnets pleins par tous les temps. Aujourd'hui il est en activité au parc de loisirs de Draveil en Essonne. De plus, nous avions trois locotracteurs Jung bicylindres de 22 et 24 CV. Ils tiraient les wagonnets deux à deux



⑤ Le 13 avril 1982, le locotracteur Jung n°4 recule sous la grue pour être chargé (ph : C. Vallée)



de la carrière, par temps humide. Ces petits engins ne pouvaient pas franchir les plus fortes rampes. Un modèle de Jung et quelques wagonnets sont visibles au musée de la mine à Noyant dans l'Allier.

Nous avons aussi acheté, en Suisse, un petit engin de marque Orenstein et Koppel. Il se trouve à Draveil.

Nos wagonnets étaient pour la plupart du type Decauville. Il y en avait plus de 70 à benne basculante de 750, 1000, 1500 et 2000 litres de capacité. D'autres wagonnets, dits de transport, étaient à fond plat, construits en bois ou en fer.

Les trains complets restaient stationnés en carrière toute la semaine. Le dimanche, nous les rentrions pour éviter que les gamins ne fassent des bêtises.

Le matériel était robuste, des pannes et des problèmes, nous en avons eu, mais la plus grosse panne de train fut, sans aucun doute, la rupture du vilebrequin du Comessa. Sans hésitation, nous l'avons ressoudé !... Probablement, pas rigoureusement dans l'axe, mais qu'importe, il fonctionne toujours aujourd'hui.



Le 13 avril 1982, le Jung n°4 à des difficultés à monter la bosse...

Légende :
▲ Lieu et sens des prises de vues numérotées



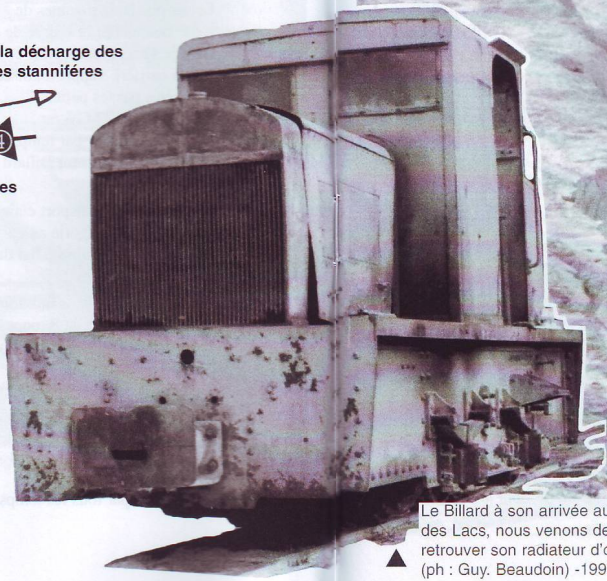
C'est pour moi émouvant d'apprendre que les passionnés de trains se penchent ainsi sur mes anciens outils de travail. Je suis également ému à l'idée que ces engins soient toujours en service aujourd'hui : le Comessa au vilebrequin ressoudé utilisé à Draveil, un Jung au musée de la mine de Noyant et mon cher vieux Billard jaune, bientôt refait à neuf, au Tacot des Lacs. C'est une preuve de la solidité de conception de ces locotracteurs et une preuve du bon entretien apporté par nos mécanos à ces incroyables machines. Il faudra bien que je trouve l'occasion d'aller les voir ! ● **MARC SIMON**

▲ 7 ...le Billard le pousse car il est trop chargé et la voie gelée. (ph : C. Vallée)

Détail d'une carte postale : vue d'ensemble des bâtiments de l'usine



▲ 8 Le 13 avril 1982, les trains sont en place pour être chargés et repartir ensemble à l'usine. Locotracteurs Billard et Jung n°4. (ph : C. Vallée)



▲ Le Billard à son arrivée au Tacot des Lacs, nous venons de lui retrouver son radiateur d'origine. (ph : Guy. Beaudoin) -1998 -



À NE PAS RATER
A lire

Rail et Industrie n°21



Dans Rail et Industrie n°21, Patrick De Decker et Louis Caillot nous entraînent dans l'univers englué des petits trains des sablières de l'Oise : celui de Fleurines et Villiers Saint Frambourg à Pont Maxence, celui de Villeneuve sur Verberie et Roberval allant jusqu'au port sablier de Moru.

En résumé, voilà quinze pages de bonheur en voie de 60, avec un pamphlet de cinq pages au sujet des Diesel allemands du type HF 130. Dommage que la suite des recherches techniques ne se porte pas sur le 230 Baldwin, construit sur le châssis d'une locomotive à vapeur. Aujourd'hui cet engin est utilisé au Tacot des Lacs, et son propriétaire recherche des renseignements à son sujet.

Nous avons prévu dans le prochain Tortillard, le numéro 21, l'histoire et le plan de ce locotracteur. Il y aura, dans ce numéro, en bonus, l'adresse où vous pouvez vous procurer cet engin en modèle réduit.

Alors lisez bien «Rail et Industrie» et attendez patiemment le prochain Tortillard ! Merci encore à nos amis, Patrick De Decker et Louis Caillot. ●

PAT M

À LIRE
A lire

Supplément bien sympathique...

A l'initiative de Claude Bouchard, notre président, la Facs-Unecto à publié en cet été un supplément numéroté 309/310 bis. Ce numéro spécial est garni d'articles de réseaux touristiques. Comme toujours, la FACS nous gâte et cette fois-ci, dans une édition pertinente et sympathique, qui nous rapproche familièrement des journaux associatifs.

En résumé voici 20 pages de bonheur, à se procurer sans tarder, avant que le stock ne soit épuisé. ●

FACS-UNECTO
Gare de l'est 75475 Paris Cedex 10
Facs 01 40 38 39 07
Unecto 01 40 38 41 39
Internet : <http://www.trains-fr.org>.

PAT M

NEWS
NEWS

Pages de Mouche n°0

Amateur francophone de train de jardin, j'aimerais être en contact avec mes semblables et l'existence d'une revue mensuelle, dédiée exclusivement à ce loisir serait, à mes yeux, l'outil idéal pour créer et entretenir mes contacts. Je dis « serais » car nous ne disposons pas encore d'un tel support alors que les anglophones n'ont que l'embarras du choix; les germanophones sont pourvus, et les multiples langues du nord de l'Europe véhiculent régulièrement une information de qualité.

Certes, paraissant de temps en temps des articles dans des revues ou bulletins non dédiés ; sur les rédacteurs et éditeurs en soient remerciés mais c'est trop peu et trop aléatoire, pour entretenir et développer une action promotionnelle. Un jour, Cocorico, train de jardin paraîtra mais, sans doute, bien tardivement pour moi, car j'ai déjà 76 années derrière moi.

Etant donc pressé, je vous informe que, bénévole tous azimuts, j'adresserai plus ou moins régulièrement, un texte de mon cru, aux internautes francophones (et quelques non francophones). Cela déclenchera bien quelques réactions qui, plus ou moins directement, parviendront à mes oreilles. Mes destinataires sont aussi bien mes amis proches que des professionnels ou des personnes rencontrées fortuitement lors d'expositions ; mon calepin s'enrichit souvent par la main même de mon interlocuteur d'un instant.

Avec l'accord des auteurs des informations que je collecte, je pourrai en faire profiter les destinataires que j'ai identifiés comme concernés par mon loisir. Internet me permet de faire vivre mes expéditions sans dévoiler l'identité des destinataires. Les personnes soucieuses de garder l'anonymat sont assurées du respect automatique de leur besoin. Je ne pourrai évidemment envoyer mes messages qu'à des internautes car je ne trouve pas raisonnable de supporter seul le coût d'envois postaux.

Chemin faisant, j'espère pouvoir vous inciter à visiter les expositions et manifestations où le train de jardin est présent. Surtout, parlez avec les exposants, laissez leur vos coordonnées. Il nous faut sortir de l'anonymat pour être pris en compte et plus nous serons nombreux, plus notre loisir sera praticable.

N'étant ni un artiste maquettiste, ni un virtuose de l'usinage, j'ai, auprès de mes amis, pris le style de « mouche du coche », je vais le conserver dans mes missives que je titre « Pages de Mouche ». Celle-ci porte le numéro 0. ●

A suivre ...

GUY OZANNE

Guy Ozanne, 41 rue Jeanne d'Arc
94 500 Champigny.
Email: guy.ozanne@wanadoo.fr

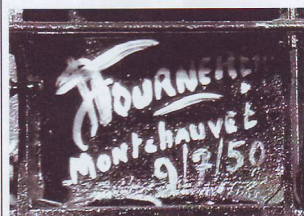
Fournereau : Un train de vie ferroviaire

TRAIN ATTITUDE
train attitude

PAR CHRISTIAN FOURNEREAU



Couverture du numéro 1 paru en mars 1937 - Ce numéro a été réédité en fac-similé dans le numéro 700.



▲ Les modèles fabriqués à l'unité, pour les musées ou les particuliers pouvaient être signés et étaient poinçonnés, telle cette 030 TB PLM, dite « coucou », réalisée en deux exemplaires, l'un en 1949 pour le musée du CNAM, l'autre en 1950 (le 9/7 comme l'atteste la signature) pour un collectionneur privé. Les deux modèles portent chacun un numéro différent : PLM 5854 pour le premier, PLM 3AM 50 pour le second.

Lorsque, au début des années trente, Jean-Edmond Fournereau négocie à Robert Marescot le rachat de son outillage, il n'imagine sans doute pas toutes les conséquences de sa décision. A cette époque, il est encore agent de voyages chez Cook et aime beaucoup la construction de modèles. Il en a d'ailleurs réalisé quelques uns pour agrémenter la vitrine de l'agence.

Est-ce ainsi qu'il rencontre R. Marescot ? L'histoire ne le dit pas, mais en tout cas, grâce à cette rencontre, il peut s'installer comme artisan et développe bientôt ses propres modèles ferroviaires en O, avec un objectif clairement affiché : faire des modèles les plus fidèles possibles à la réalité, avec une grande force d'évocation. Ce ne sont donc pas des modèles strictement à l'échelle dans toutes leurs dimensions, mais des machines lourdes, à la silhouette évocatrice, qui seront produites en petite série, montées ou à monter. Les établissements Fournereau travailleront également sur commande et fourniront les musées. L'engagement de Jean-Edmond Fournereau pour le train miniature ne s'arrête pas à la fabrication de modèles. Ayant fait ses études en Angleterre, il connaît la presse anglosaxonne et pense très rapidement qu'une revue française de modélisme ferroviaire (il n'en existe pas encore) qui permettrait aux modélistes, très isolés, de se rencontrer par magazine interposé, favoriserait un plus grand développement du modélisme ferroviaire en France. Il crée donc Loco-Revue en 1937, la première revue française de modélisme ferroviaire, toujours éditée aujourd'hui. Dans les années qui suivent, il s'investira encore dans la création de

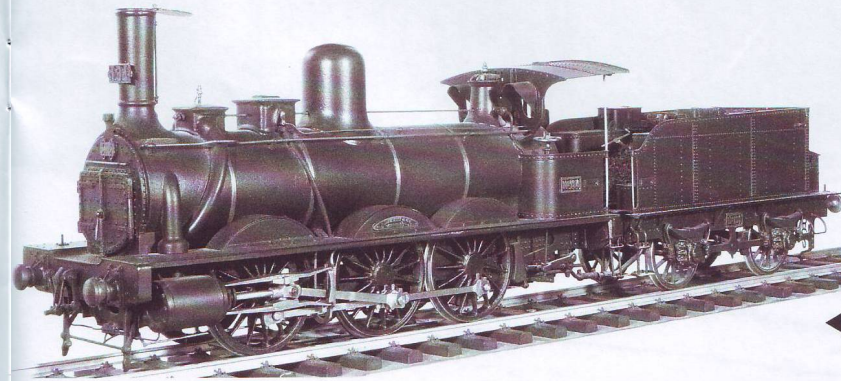
la Fédération Française de Modélisme Ferroviaire (1953), dont il sera le premier président, et dans celle du MOROP, instance européenne.

Jean-Edmond a deux fils, Jacques et Jean, et c'est assez naturellement qu'il décide de confier à l'un la construction de modèles et à l'autre, l'édition du magazine. C'est Jacques qui reprend la construction de modèles au début des années soixante; activité qu'il abandonnera au bout d'une dizaine d'années pour se tourner vers des technologies plus porteuses à ses yeux : la télévision arrive en Bretagne, où la famille, quittant Paris, s'est installée, et Jacques y voit des débouchés plus prometteurs que dans le train miniature, où la concurrence du HO et du plastique injecté se fait de plus en plus sentir. Mais on ne quitte pas ainsi le train miniature et Jacques y reviendra, au début des années quatre-vingts, en créant Loisirs- Sélection et en assurant l'importation de la marque Peco pour la France.

Jean, pour sa part, reprend en 1966 le flambeau de l'édition. C'est sous sa direction que le magazine connaît son véritable essor, passant d'une diffusion encore assez confidentielle de 6.000 exemplaires à plus de 30.000 exemplaires lus aujourd'hui et ce, malgré l'arrivée de concurrents (RMF en

1962, Voies Ferrées en 1980, Le Train en 1988 et Rail Passion en 1997, pour ne citer que les principaux). Il lui donnera ses lettres de noblesse en lui assurant une belle réputation de qualité et de sérieux, exigeant de ses collaborateurs le meilleur et se situant toujours à l'avant-garde de toutes les innovations, notamment dans le domaine de la commande du réseau, qui le passionnait.

Aujourd'hui, la troisième génération a repris le flambeau ou s'apprête à le faire. Jean-Charles, le fils de Jacques, travaille avec son père et c'est lui qui est présent sur toutes les manifestations lorsque l'entreprise se déplace. Quant au signataire de ces lignes, il a lui aussi succédé à son père, malheureusement disparu, à la tête de l'entreprise d'édition, rebaptisée LR Presse. Si Loco-Revue reste le titre phare, sujet de tous nos soins, il n'est plus le seul dans le domaine ferroviaire, puisque nous avons créé également Voie Libre (le magazine des secondaires à voie métrique et étroite) et Correspondances (Le magazine des passionnés d'histoire et de culture ferroviaire) et que dans le domaine extra ferroviaire, nous éditons également « Esprit bonsoir », qui est au bonsoir ce que Loco-Revue est au train miniature. Et ce développement-là avait certainement échappé à mon grand-père ! ●



030 Midi série 103 A côté des modèles de série, les établissements Fournereau construisaient également sur commande, pour les musées ou les particuliers. C'est le cas de ce modèle construit en 1953, dont on admirera la grande finesse de détails, à une époque où la photographie n'existait pas.

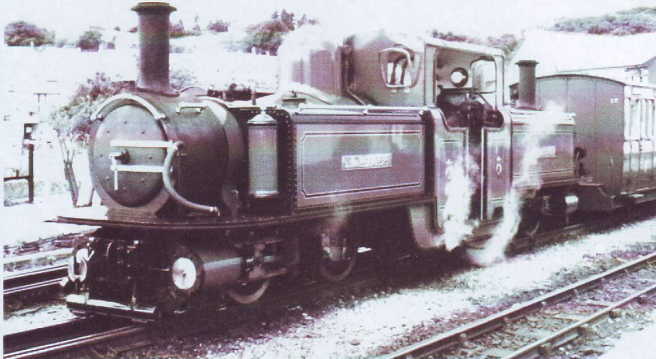


⑩ En 1980, le locotracteur Comessa des kaolins de Beauvoir est stationné devant la forge. (Photo : P. Mourot)

Petite histoire des origines du Ffestiniog Railway

Suite de l'article paru dans les Tortillard n°16,17,18 et 19.

TEXTE ET PHOTOS BRUNO DUCHESNE



▲ « David Lloyd George » n'est pas une machine Fairlie comme les autres. Celle-ci fut construite dans les ateliers de Boston Lodge, mais en 1992. Elle est un mélange de modernisme, avec sa chauffe au fuel et d'un design terriblement victorien. (Juillet 1994)

Modernisation du parc vapeur.

Un tournant s'opère dès l'année 1868 car le trafic augmente. Mr George England lui-même se propose de construire une nouvelle locomotive d'un type révolutionnaire.

Il s'agit d'un engin articulé, capable de s'inscrire parfaitement dans les enchaînements de courbes serrées de la ligne de Portmadoc à Duffws. La commande de cet engin est faite en septembre 1868, la fameuse « Little wonder » arrive à Portmadoc en 1869. Cette locomotive est la 4ème machine à voie étroite construite aux ateliers Fairlie Patent et la 7ème conçue pour le Ffestiniog Railway par George England Works. La firme de Mr England, fusionne avec celle de Robert Fairlie et devient alors la Fairlie Engine & Steam Carriage. Mais, en fait, il s'agit surtout d'une histoire de famille, car Robert Fairlie est le gendre de George England !

Les premiers six mois se déroulent avec de nombreux essais en ligne et « Little Wonder » démontre très rapidement sa supériorité sur les machines 0-2-0 classiques. De nombreux ingénieurs des chemins de fer du monde

entier viennent alors admirer les exploits de ce petit bijou mécanique. En effet, « Little Wonder » est capable d'emmené un convoi deux fois plus important que ceux tractés par une machine George England. Pour la première fois, en voie étroite, une locomotive tracte 150 tonnes à la vitesse de 32 km/h. Cette machine tourne sur le Ffestiniog pendant treize années, elle est arrêtée en 1882. Elle est remplacée par une autre Fairlie aux lignes beaucoup plus modernes, connue sous le nom de « James Spooner » Cette fois sa conception revient au fils de Charles Easton Spooner ; Georges Percival. La construction a lieu dans les ateliers Avonside Engine & Co à Bristol. Petite anecdote : la machine porte deux plaques constructeur de numéros différents car il s'agit d'une locomotive double !

En 1876 c'est une Fairlie simple construite par Vulcan Foundry qui est livrée.

Les 2 dernières Fairlies sont construites à Boston Lodge en 1879 et 1885, ce qui porte l'effectif total à 11 locomotives !

Aspects techniques des locomotives Fairlie.

Il faut noter que d'introduire de telles

Voici la suite des épisodes précédents (voir Tortillard n°16, 17, 18 et 19) de cette étude consacrée au Ffestiniog Railway. Nous terminerons ce sujet par la modernisation du parc vapeur, les aspects techniques des locomotives Fairlie du Ffestiniog Railway.

locomotives sur le Ffestiniog Railway arrive à point nommé, car dans l'ombre se prépare déjà un projet de modernisation tout autre. On prévoit, soit de passer la ligne à double voie, soit de la remplacer par de la voie normale. Mais les deux projets s'avèrent horriblement coûteux.

La chaudière est portée sur deux bogies auxquels elle est reliée par des pivots formant des chevilles ouvrières. Pour le premier modèle, employé par le Ffestiniog et connu sous le nom de « Little Wonder », l'empattement total est de 5,818 m. Elles possèdent 4 cylindres de diamètre 0,209 m avec course des pistons de 0,330 m. Le corps de la chaudière est continu d'une extrémité à l'autre et comporte deux foyers et deux appareils de vaporisation distincts. La chaudière est timbrée à 14 kilogrammes et contient deux groupes de chacun 109 tubes en laiton. Les surfaces de chauffe totale sont de 1 m². Sous l'abri, l'équipe de conduite est face à face avec, côté chauffeur, deux portes de foyer placées l'une à côté de l'autre, tandis que, côté mécanicien, on trouve deux régulateurs et un levier d'inversion de marche.

Les soutes à charbon contiennent 560 kilogrammes de combustible et le volume d'eau est de 3 m³.

Cette locomotive, en ordre de marche, pèse environ 22T et son effort de traction est de 2400 kilogrammes. Dès les premiers essais, on remarque que la consommation en charbon est bien inférieure à celle des machines classiques employées jusqu'ici. Des résultats très brillants, mais l'application de telles techniques à une locomotive à vapeur ne va pas sans contraintes, car la capacité en eau dans les bâches est bien inférieure à la puissance de la chaudière. Les raccords tubulaires flexibles entre la chaudière et les bogies posent quelques problèmes.

Des résultats bien supérieurs de rendement sont obtenus en 1872 avec l'arrivée de « James Spooner ».

Les axes des pivots des bogies ne sont pas à égale distance des axes des deux essieux. Chacun d'eux est placé à 20 centimètres plus près de l'axe de l'essieu qui reçoit directement l'action de la bielle motrice. C'est ainsi que l'on arrive à contrebalancer le poids des cylindres et à obtenir une répartition uniforme de la charge sur les roues. Afin que les bogies ne prennent pas un mouvement de tangage, on les relie par des ressorts de suspension aux traverses qui réunissent les deux longerons du grand châssis, devant les faces extrêmes de l'enveloppe de foyer. Chacun de ces ressorts est formé d'une spirale, interposée entre une cornière fixée à la traverse et une coulisse circulaire fixée au châssis du bogie. Un boulon traverse la coulisse, le ressort et la cornière, ainsi qu'une rondelle de caoutchouc placée au-dessous de la coulisse.

Un troisième type de locomotive Fairlie, à double mécanisme, est mis en route en 1879. Ce modèle possède 4 cylindres de 0,229 mètre de diamètre et une course de 0,336 mètres.

Le diamètre des roues sur les 2 bogies est de 0,813 mètre. Les essieux d'un

même bogie sont distants de 1,422 mètre et les essieux extrêmes de 6 mètres. En ordre de marche cette machine pèse 23 tonnes 500. La capacité des caisses à eau est de 3 m³ et les soutes à charbon peuvent contenir 560 kilogrammes de combustible. L'effort de traction, quant à lui, est de 2750 kilogrammes.

Les machines précédentes offrent de grands avantages au point de vue de la puissance et de la flexibilité, mais leur inconvénient est de doubler les organes les plus coûteux, comme le foyer et le mécanisme.

En 1876 apparaît alors une Fairlie nommée « Taliesin » à système simple, c'est à dire, à mécanisme et foyer unique, comme une machine traditionnelle. Mais celle-ci possède tout de même le système breveté Fairlie sur un bogie. Tous les accessoires de la chaudière, comme les sifflets, robinets de vapeur des injecteurs, les purgeurs, les manomètres et le robinet de vapeur pour le graissage des cylindres, sont tous fixés sur une même monture en laiton placée devant l'abri du mécanicien. Cette locomotive est de type 0-2-2 T au bogie moteur à l'avant. Contrairement aux autres locomotives du Ffestiniog, « Taliesin » possède la conduite à droite. Pour la petite histoire on retiendra que, lors de la restauration de la machine

« Prince », on constate que la caisse de son tender est en fait un morceau des anciennes bâches à eaux de « Taliesin ». Rien de très étonnant lorsque l'on connaît la tradition du Ffestiniog Railway pour le recyclage de son matériel. Les locomotives doubles systèmes Fairlie du Ffestiniog inspirent un autre type de locomotive bien connu des chemins de fer militaires, la « Péchot-Bourdon ».

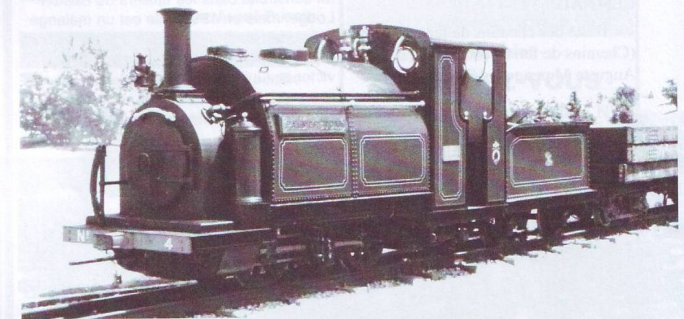
Les locomotives Fairlie du FR.

- N°7 « Little Wonder » est la première locomotive double ayant circulé sur le Ffestiniog railway. Elle sera radiée de l'effectif des machines 13 années plus tard. Des pièces de celle-ci sont alors utilisées sur d'autres locomotives.

- N°8 « James Spooner » sort des ateliers Avonside Engine & Co en 1872. Son design est alors adopté pour les futures machines doubles devant être construites. Elle circule jusqu'en 1933.

- N°9 « Taliesin » est construite en 1876 par Vulcan Foundry. Elle est du type Fairlie simple. Sa dernière circulation a lieu en 1932. On peut admirer sa reconstitution sur ce réseau.

- N°10 « Merddyn Emrys » est à Boston Lodge dans les ateliers du FR. en 1879. C'est « Princess », la dernière machine utilisée à la fermeture en 1946. Elle est toujours en circulation mais améliorée.



▲ « Palmerston » vue ici en juin 1994, lors de sa visite en France pour le 10è anniversaire du chemin de fer des Chanteraines. (juin 1994)

- N°11 « Livingston Thomson » est conçue à Boston Lodge en 1885. En 1939 elle est stockée pour réparations à Boston Lodge, mais les travaux ne sont pas terminés à la fermeture. Elle est rebaptisée en 1961 « Earl of Merioneth ». Sa carrière s'arrête en 1971, elle est envoyée au National Railway Museum de York.

Les Livrées :

Celles-ci varient beaucoup suivant les époques. D'après les historiens, les couleurs des premières locomotives sont : rouge avec filets noirs et les dômes en laiton poli.

Ensuite, l'arrivée des Fairlies marquera un changement avec : un rouge brique orné de filets or ou jaune, encadré de noir. La plateforme de cabine, le toit et la boîte à fumée, sont noirs.

En 1925, le rouge brique laisse la place au vert sombre, filets jaunes. ●

Bibliographie :

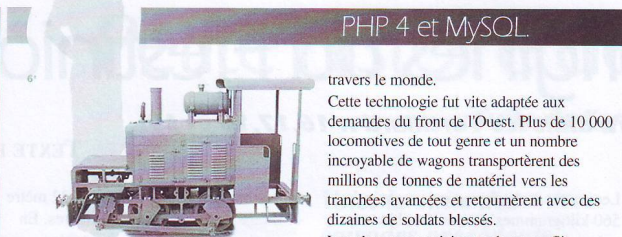
- « The Ffestiniog Railway volume 2 » de James I.C. Boyd aux éditions Oakwood Press. Sans doute l'ouvrage le plus complet sur l'histoire de ce réseau.

- « Ffestiniog Railway locomotives » par Rodney Weaver, Paul Ingahm, Paul Rees et Peter Jonshon, aux Editions AB Publishing. Voici une plaquette très complète au sujet des locomotives du FR.

- « The Spooner Album » aux éditions RCL Publications. Il contient de très beaux clichés et l'historique des matériels avant le début du XX^e siècle.

- « Note sur les chemins de fer à voie étroite pour voyageurs » de 1881. copie du livret de la manufacture de chemin de fer Decauville en vente au CEMNAD.

- « Traités des chemins de fer » tome VI (Chemins de fer secondaires) par Auguste Moreau de début 1900.



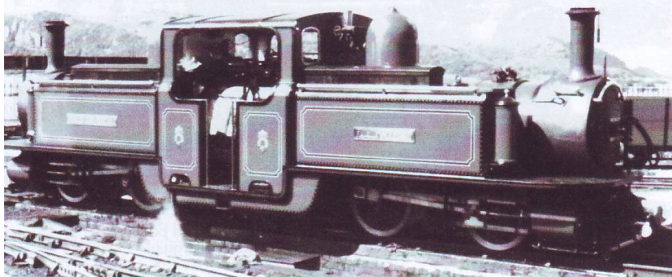
Les voyages forment la jeunesse et bien ne surfez pas simplement pour avoir l'air de faire partie de votre siècle ! Arrêtez vous sur le site de WWI trench train ! Le site m'a laissé réveur: loin de nous un passionné s'amuse, comme un fou, à construire des Baldwin 50 HP et des plates formes Péchoat à l'échelle réduite. Il y a rien à dire de plus, allez voir et admirez, vous n'en reviendrez pas !

www.mrailworks.com

TRAINS DE TRANCHÉE DE LA PREMIERE GUERRE
Quand les fans de chemins de fer à voie étroite parlent de trains, les conversations tournent le plus souvent vers les fameuses lignes de 3 pieds du Colorado ou celles de 2 pieds du Maine. Mais la plupart ne réalisent pas que le plus grand réseau à voie étroite qui n'ait jamais existé fut celui du front de l'Ouest pendant la guerre de 14-18.

Pour la première fois dans l'histoire des armées de millions d'hommes se trouvèrent sur un front qui compta plusieurs pays. Ce conflit avait un appétit constant de munition, de nourritures et de matériel. Un réseau routier d'envergure aurait pû être mis au point, les camions étaient au début de leur développement. Les stratèges militaires, de cette époque, se tournèrent vers les réseaux légers à voie étroite comme ceux déjà établis avec succès dans les plantations coloniales à

« David Lloyd George » n'est pas une machine Fairlie comme les autres. Celle-ci fut construite dans les ateliers de Boston Lodge, mais en 1992. Elle est un mélange de modernisme avec sa chaudière au fuel et d'un design terriblement victorien. (Juillet 1994)



PHP 4 et MySOL

travers le monde.
Cette technologie fut vite adaptée aux demandes du front de l'Ouest. Plus de 10 000 locomotives de tout genre et un nombre incroyable de wagons transportèrent des millions de tonnes de matériel vers les tranchées avancées et retournèrent avec des dizaines de soldats blessés.

Les plus gros participants de ce conflit : les Etats-Unis, la Grande Bretagne, la France et l'Allemagne, qui utilisaient des équipements semblables et avaient en commun le même écartement de 60 centimètres. Plusieurs compagnies américaines comme Baldwin, Alco, Davenport, Vulcan, Major, Kilbourne, Jacosen ... produisirent du matériel pour la voie de 60 pour tous les alliés, avec en plus, un nombre significatif pour la Russie et cela parfois en voie de 75.

A la fin du conflit, la plupart de ce matériel disparut rapidement, soit à la ferraille, soit vendu comme surplus ou bien fut expédié au fin fond du monde. ●

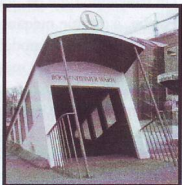
Translation : RICHARD DENOT



NEWS A Frankfort..

De passage dans la ville de Frankfort, j'ai découvert cette sortie inattendue de métro sur une grande place, près du centre ville. Le revêtement du trottoir en goudron semblait soulevé par une voiture à plate-forme et lanterneau. Ce wagon, incliné au moins de 40°, semblait sortir de terre. C'est tout simplement un accès au U-Bahn. Le plus remarquable est la façon dont l'architecte a reproduit cette voiture, à l'échelle 1. Maçonnerie, rambarde en métal... rien ne manque même l'effet «cinématographique» : le trottoir soulevé à près de 1m et le perpétuel mouvement des passagers qui entrent et sortent de cette voiture inclinée, à moitié enterrée. ●

P-M JUISHOMME



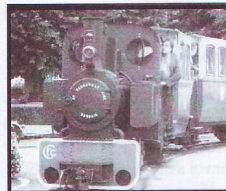
▲ Balade à bord du train militaire classé du Tacot des Lacs à l'occasion des journées du patrimoine (Ph : Fabienne). la baladeuse restaurée par notre équipe de choc ▶

Tous à bord d'un train militaire classé au Tacot des Lacs

Le train militaire composé d'un locotracteur Baldwin 50hp, de deux plates formes, de deux wagons à fourche pivotante et d'un wagon citerne prismatique Péchoat a été dernièrement classé monument historique par le ministère

de la culture. L'association a acquis trois voitures Péchoat reconfigurées en baladeuses. Elle pourra ainsi proposer des promenades à bord du train classé à ses visiteurs en 2006. ●

JM. LAMY



Dubout récidive à « Navig'Aix »...

Hé oui! Ils ont osé le refaire... Dans le dernier numéro de

Quand même, ils sont gonflés de faire rouler la petite Decauville sur la « si petite voie » et pourtant, cette fois-ci, c'est 39 km qui ont été parcourus et 1269 voyageurs transportés. La voie et l'équipe, réduite à sa plus simple expression, ont tenu le coup et d'autres projets similaires sont déjà inscrits sur les agendas. Décidément le petit train à la « Dubout » tient le coup et ses animateurs aussi. En tout cas, le Chemin de fer des Chanteraines, qui s'exporte hors de ses rails, se fait connaître au delà de sa région et des contacts enrichissants se nouent au cours de ces manifestations qui connaissent un succès grandissant.

Alors, si vous ne pouvez pas venir au CFC, le CFC « essaiera » de venir à vous. ●

Chemin de Fer des Chanteraines
46, avenue Poupou 9-F2390
Villeneuve-la-Garenne
Tél/Fax : 01 40 85 86 20
web : <http://perso.wanadoo.fr/cf-chanteraines/>

MARC ANDRÉ DUBOUT

Announce...

Lecteurs recherchent: les plans des trémies du chemin de fer de La Mure et ceux des wagons de transport de sable des sablières de Nemours... ●

A la gare de Melun

En sortant de la gare qu'elle ne fut pas ma surprise de découvrir un superbe wagonnet en bac à fleur. L'équipe municipale, n'hésita pas à baptiser ce wagonnet à l'effigie du Tacot des Lacs, afin de faire une petite publicité au train de collection voisin, qu'ils affectionnent tout particulièrement. ●

RD



tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : Magalie, Solange, Jeannique, Fabienne, Nga, Patrick, Jean-Marc, Marc Simon, JC Robert, Ch. Vallée, G Beaudoin, G Ozanne, Ch. Fournereau, B. Duchesne, P. De Decker, R. Denot, P-M. Juishomme, M. A. Dubout, Ph. Leroux-Hugon, B. Berger, R. Duton, D. Delattre, J-L Faure

tortillard

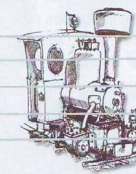
est édité par l'association
du Tacot des Lacs.
77880 Grez sur Loing
Tél. : 01 64 28 67 67
Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

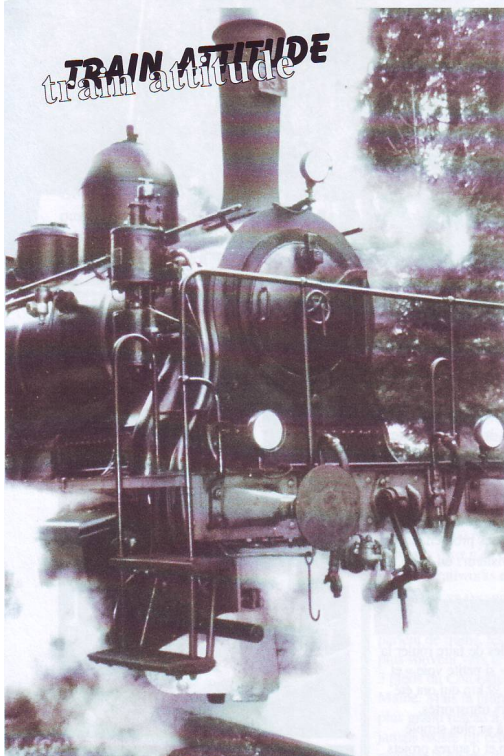
- trimestriel -

Abonnez-vous

et commandez les premiers N°s
4 N°s + frais d'envoi 21
à l'ordre du Tacot des Lacs

Nom :
prénom :
adresse :
Tél. :
Email :





▲ Les Hôpitaux neufs - le Coni-fer - 11-08-01

En effet, comment expliquer la fascination qu'exerce sur des individus, apparemment sains de corps et d'esprit, ces machines anachroniques que d'anonymes bénévoles retrouvent, préservent, restaurent et font rouler, avec autant d'acharnement que les défenseurs d'espèces en voie de disparition ?

Une locomotive à vapeur, ça chauffe, ça fume, ça siffle ça souffle, ça gronde, ça grince, ça geint, ça gémit, ça cliquette et ça brinqueballe, ça hoquette et ça éternue, ça hulule et ça tintinnabule. Et ça a pollué nos vertes vallées bien avant que ce vilain mot ait été inventé ! et pourtant... Cette étrange machine un peu animale a fait naître des émotions que le fuselage argenté d'un T.G.V. glissant à vive allure ne saurait susciter. Les impressionnistes ne s'y étaient pas trompés : que l'on songe à la poésie de cette « gare Saint Lazare », toile que les manœuvres brumeuses d'une locomotive ont inspiré à Claude Monnet.

« Tchic et Tchac et Tchic et Tchac »... Cycliste du dimanche peu soucieux de performances mais tout de même amené à grimper de longues côtes, je me suis souvent identifié à ces machines haletantes, à ces pistons chuinteux, poussant et tirant leurs bielles, jusqu'au coup de sifflet victorieux saluant le franchissement d'un col (d'une rampe, disent les cheminots) ou l'arrivée en gare.

Et dans ma tête, les correspondances musicales s'accordent au rythme du pédalier : « Pacifique 231 », la suite symphonique d'HONNEGER qui déclarait : « j'ai toujours aimé l'état lyrique et pathétique du train ». Mais aussi l'allégo de la 8 ème

Cantilène du piston Chronique d'une passion tardive

TEXTE ET PHOTOS
PHILIPPE LEROUX-HUGON



Lorsque Patrick Mourot m'a surpris en train de photographier les machines garées sur le domaine de Grez, nous avons engagé la conversation. Il n'a pas tardé à s'apercevoir qu'il venait de croiser un sujet sérieusement contaminé par la « locomotive », affection habituellement bénigne, dérivée du symptôme férrophile, épidémie malicieuse sur laquelle l'académie de médecine va bientôt devoir se pencher.

symphonie de CHOSTAKOVITCH, un « ostinato » (thème obstiné) qui pour moi évoque irrésistiblement la progression du train, ponctuée par le défilement des éléments du paysage traversé.

Etonnante invention que cette combinaison du rail et de la machine à vapeur ! L'histoire n'a guère retenu le nom de celui qui l'a lancée en 1804 : Richard TREVITHICK. Le résultat n'était guère convainquant, son convoi avançait à l'allure de son conducteur marchant à ses côtés... Vingt ans plus tard, un ingénieur anglais Robert STEPHENSON revoyait complètement la question, et en 1825, le premier train tiré par une machine nommée « Locomotion », relie Stockton à Darlington. En 1830, la « Rocket » de Stephenson atteint les 50 kilomètres à l'heure, les 100 km sont franchis au milieu du siècle et les 200 km à l'aube du XX ème siècle.

En 1800, le plus rapide coursier à cheval n'allait pas plus vite qu'un cavalier de l'ancienne Egypte, trois millénaires plus tôt. On a du mal à se représenter aujourd'hui le bouleversement qu'ont apporté les trains tirés par les locomotives et ces gros bateaux mus par la vapeur. D'autant que ces changements n'ont pas concerné seulement une poignée de personnages mythiques, mais des centaines, des milliers, et bientôt des centaines de milliers d'individus.

« On ne jette pas le pain » ais-je entendu ? dans mon enfance. Incantation respectueuse d'une humanité qui se souvient, plus ou moins confusément, d'avoir été délivrée des aléas nutritionnels par les céréales.

Eh bien moi, quand j'observe une locomotive ancienne, j'ai une sorte de déférence pour cette invention collective qui a rompu l'éloignement, rapproché les hommes, propulsé messagers et commerçants à l'intérieur des continents.

Pour en revenir à cette contamination par le virus ferroviaire, elle m'a poussé à rechercher, dans tous les recoins de la France profonde, les vestiges de cette toile d'araignée qui, jusqu'en 1940, assurait l'essentiel des transports terrestres. Voies dont on ne retrouve parfois que les talus, ponts, viaducs, stations champêtres et gares provinciales.



Les journées portes ouvertes du 1 et 2 octobre 2005

TEXTE DE BRUNO BERGER

Suite de la page 16

Dans ce genre de quête, il y a des découvertes qui vous font chaud au cœur : par exemple, en Mai 1998 à Breuil-le-Pont (Eure), la rencontre fortuite, au bord d'un étang, avec trois locomotives rouillées. Elles portaient encore, sur leur flanc, comme des navires, leur plaque nominative : « l'Avenir », « l'Espérance » et « le Souvenir ». Trois ans plus tard, « l'Avenir » avait faussé compagnie à ses compagnes, mais je l'ai retrouvée un peu plus loin, à Pacy-sur-Eure, où une équipe de courageux bénévoles a entrepris de la restaurer.

Locomotives anciennes et trains d'antan sont, pour moi, comme des reliques qu'on va contempler en pèlerinage. Je n'en finirai pas d'énumérer ici les endroits où on peut les voir, arrêtées ou en plein effort : Connèrè, Le Crotoy, La Voulte, Ambert, Martel, Froissy, Tournon, la Mure ou les Hôpitaux Neufs. Je ne dirai rien du Musée National de Mulhouse, impressionnant conservatoire dont la muséographie vient d'être rajeunie.

Au terminus de ce parcours initiatique, je vais évoquer un souvenir personnel : enfant, j'ai été envoyé en colonie de vacances et le trajet se faisait en train à vapeur naturellement. L'été 1974, sur une petite route de Roumanie, je me suis arrêté devant la barrière abaissée d'un passage à niveau. L'arrivée du train ne m'a pas spécialement ému, mais un coup de vent a rabattu vers nous la fumée de la locomotive et, dans l'instant, nous nous sommes écriés, ma femme et moi :

- ça me rappelle les voyages en Bretagne !

- ça me rappelle les départs en colonie de vacances !

A chacun sa petite madeleine, n'est-ce pas monsieur Proust ? ●

Le week-end du 01 et 02 octobre 2005, le dépôt de LONGUEVILLE a été à la fête, avec la renaissance marquante, de deux machines : la 141 TB 407 et la 020 « Suzanne » ! Ces deux machines n'avaient pas roulé depuis une trentaine d'années. Malgré un temps maussade et une pluie persistante, le samedi, lors des cérémonies d'inauguration, l'ambiance était des plus chaleureuses. Hors de la vue du public et jusqu'à midi, les deux locomotives trahissaient leur présence par l'abondante fumée qui s'élevait des cheminées de la rotonde. Dès l'arrivée du train spécial venu de Paris-Est avec la 140 C 231 et notre célèbre rame historique, les rideaux de l'atelier ont été relevés l'un après l'autre pour laisser successivement le passage à la 020 Suzanne, au locotracteur Schneider AE 104 de 1928 (autre revenant) et enfin à la 141 TB 407.

Dès le début de l'après-midi, les trois engins ont animé les voies du dépôt par leurs évolutions. La possibilité d'effectuer des baptêmes à bord de la 141 TB a été sans aucun doute l'attraction la plus appréciée du public. Pour les anciens, qui ont connu ces machines sur la ligne de la Bastille ou

sur Longueville - Villiers St Georges, l'émotion était forte de retrouver cette ambiance sonore, une impression de douceur et de puissance mêlées. En milieu d'après-midi, la 140 C 231 a effectué une navette vapeur sur Provins, puis est rentrée sur Paris à 18h45, avec une arrivée exactement à l'heure à Paris-Est vers 21h00.

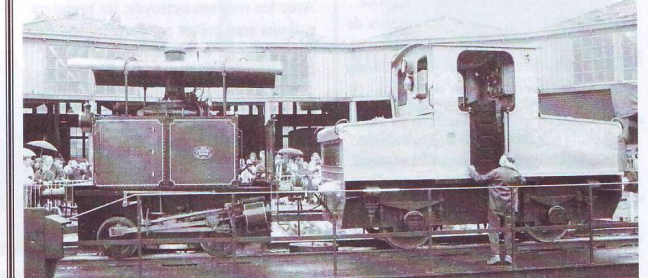
Le dimanche, la 140 C n'était pas présente au dépôt, mais la météo, légèrement plus clémente, a incité les visiteurs à se déplacer à nouveau en masse. Alors que la journée de samedi avait été celle des amateurs ferroviaires, celle du dimanche a été très familiale, avec beaucoup de petits enfants émerveillés de voir des locomotives « en vrai ».

Ces JPO 2005 marqueront pour longtemps les esprits, des ferroviphiles et au delà, de tous ceux qui se passionnent pour la sauvegarde et la restauration du patrimoine. Rendez-vous en 2006 pour une nouvelle fête « à toute vapeur » au dépôt de Longueville. ●

▲ La 140 C 231

(Photo : Raymond. Duton)

▼ 020 Cockerill et locotracteur Schneider (Photo : D. Delattre)





NOUVEAU TALENT
Nouveau Talent

Le petit Train de la Côte d'Or

Bref historique et présentation du matériel roulant



TEXTE ET PHOTOS DE JEAN-LUC FAURE

De la SOBOFER au CFCO

Une Histoire mouvementée.

La création d'un chemin de fer touristique sur la ligne de Dijon à Epinac est un projet « ancien ». C'est au début des années 70, depuis longtemps certains rêvent d'un musée des chemins de fer, la SNCF reçoit un projet de musée sur cette ligne : le lieu d'implantation choisi est Bligny sur Ouche. Le député J.Ph. Lecat contacte le président du conseil d'administration de la SNCF, en juillet 1970, et lui expose brièvement le projet. Les promoteurs de l'association, Jean Claude Laboureau et Claude Nicollier, rencontrent l'ingénieur général en décembre pour un projet d'exploitation touristique en voie de 60. La SNCF n'y donne pas suite, la plate forme de la ligne de Dijon à Epinac est en cours de remise aux Domaines. En effet trois tranches sont déclassées : la première date du 12/11/1954 du Pk 55,869 au Pk 67,164 (d'Ivry Cussy à Epinac) ;

la seconde du 24/01/1970 du Pk 54,330 au Pk 55,269 ;

la troisième en cours depuis le 26/11/1969 du Pk 10,916 au Pk 54,330 (de la sortie de Velars la Cude à Ivry Cussy).

Les autorités locales et le Syndicat interdépartemental du développement du Tourisme en Côte d'Or sont particulièrement intéressés par le projet. L'exploitant est donc la SOBOFER qui doit le concrétiser...

Avec les moyens octroyés, les premiers wagons sont prêtés par l'armée, le chemin de fer touristique s'établit à Bligny. Suite à des problèmes financiers, l'affaire finit au tribunal de commerce de Beaune. Un des participants, Monsieur Gaugué, mécanicien SNCF en retraite depuis 1979, décide d'acheter aux Domaines les 18 plats Péchot jusqu'alors prêtés, récupère des locotracteurs Weitz aux Ardoisières d'Angers et achète des rails, qu'il démonte lui même, chez un industriel, près d'Autun.

Après ce douloureux épisode débute l'aventure du Petit Train de la Côte d'Or qui trouve son implantation, toujours sur cette ligne d'Epinac, non plus à Bligny mais à Velars sur Ouche, cela grâce aux relations de monsieur Gaugué.

De cette « scission » naissent, fin 1982, l'A.R.V.O. (future C.F.V.O.) à Bligny et l'A.P.T.C.O. à Velars, avec un tronçon d'environ 4,5 km jusqu'au lieu-dit « la Cude ».

L'Association du Petit Train de la Côte d'Or de 1983 ...

L'exploitation se fait à deux trains maximum composés de trois plates formes Péchot, le troisième locotracteur reste en secours. Le train peut compter trois voitures fermées et un fourgon générateur, lors des trains de nuit avec animation. La signalisation du type PLM est fictive. Les mécaniciens reçoivent un ordre écrit et, lors de la circulation de plusieurs trains, le point de croisement à La Cude.

1995 : Un locotracteur (base CACL JW 15) rénové et une voiture semi fermée quasiment terminée (photo : JLF)

Le Petit Train de la Côte d'Or connaît deux extensions

- Après l'abandon de la desserte de Plombières la ligne est prolongée jusqu'à Plombières-Canal, l'association exploite la plate forme et loue le BV de Plombières à la commune.

- Puis, après déclassement de la route nationale traversant Plombières, le petit train franchit le PN 2 de Plombières vers sa nouvelle extrémité : le lac Kir totalisant ainsi un trajet de 7,5 Km.

Durant ces années, le matériel moteur est remanié, les installations de signalisation complétées, et le matériel roulant amélioré avec la création de voitures semi-fermées à intercirculation et sonorisation sur la base de plates formes Péchot. Un nouveau wagon atelier est construit. Un projet d'exploitation vapeur a lieu, sans concrétisation.

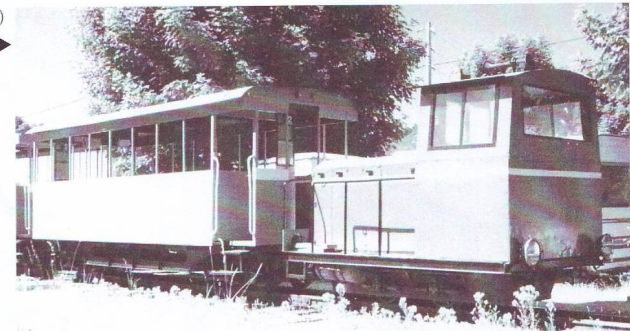
...Jusqu'à la fin de l'exploitation en 2001

En 1995 l'APTCO peut compter sur trois locotracteurs, deux rames de baladeuses, une rame fermée dite TPV et une rame semi fermée dite : train bleu.

La mairie de Plombières désire récupérer la gare de Plombières et les terrains associés pour un projet immobilier en 1990. La mairie demande à l'association de déplacer la plate-forme à ses frais. Demande refusée par le président fondateur. L'APTCO doit quitter à court terme les locaux de la gare de Plombières-Canal réhabilitée. A cette occasion, la halle aux marchandises, l'abri voyageurs et les anciens locaux de la brigade des voies sont détruits.



▲ En 1993 : la gare de Plombières comporte 3 voies, on aperçoit trois locotracteurs : d'anciens CACL (Jules Weitz) type JW 15 et JW 30 (photo : JLF)



En 1998, monsieur Gaugué, désire cesser son activité et fait évaluer, par un expert, la valeur du Petit Train de la Côte d'Or. Il est estimé alors à 220 000 Euros. A cette occasion apparaît un nouveau conflit avec certains membres de l'association. Car une partie du matériel appartient à l'association, l'autre à monsieur Gaugué qui en est cependant, le principal financer. L'association est donc dissoute en 2003 et un liquidateur mandaté. Le propriétaire ne souhaite pas céder son matériel en lots.

Afin de régler cette affaire et d'éviter la démolition de ce patrimoine, je me propose alors en qualité d'intermédiaire. Le matériel reste 3 ans sans entretien, il est particulièrement vandalisé en 2004.

Qu'est devenu le matériel roulant ?

Après une longue négociation l'affaire est réglée fin 2004. Le matériel fixe : infrastructure, voie et signalisation, revient à l'ancienne association APTCO dont une partie des membres créent le CFCO pour faire renaître un chemin de fer touristique sur cette ligne du lac Kir à Velars en voie de 1 mètre.

L'ensemble du matériel roulant est

divisé en plusieurs lots.

- Une moitié des wagons est vendue à un promoteur espagnol de Madrid. Trois plates formes Péchot sont vendues pour le Tacot des Lacs.

Afin d'éviter sa destruction imminente du reste des wagons, des voitures et des locotracteurs, je les propose successivement : au 5ème génie de Versailles, au train de Bligny sur Ouche et au CFC qui décline l'offre. C'est finalement l'équipe du Tacot des lacs, près de Fontainebleau, qui sauve le reste du matériel de la destruction. Une des voitures est déjà restaurée et fonctionne en Seine et Marne.

Les trois locotracteurs sont devenus ma propriété, l'un d'entre eux est reconstruit, à neuf, il roule à merveille. ●

Salon international du modélisme ferroviaire

modèles EXPO métrique 2005

VILLEBON LE GRAND DÔME
les 25, 26 et 27 novembre 2005

Cette manifestation qui rassemble chaque année les amateurs européens du modélisme, se déroulera sous le Grand Dôme de Villebon sur Yvette en Essonne, les Vendredi 25, samedi 26 novembre de 10h à 19h00 et Dimanche 27 novembre de 10h à 18h00. Une navette gratuite au départ de la gare TGV/RER de Massy Palaiseau est assurée par 2 autocars affrétés par le Gemme, La Vie du Rail et Loco revue. ●



tortillard
Le journal des passionnés de patrimoine industriel

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

