



tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Evénement

Les 20 ans des Côtes d'Armor



Patrimoine

L'automotrice de Meyzieu

60 ans de chemin de fer betteravier

Pirate du rail

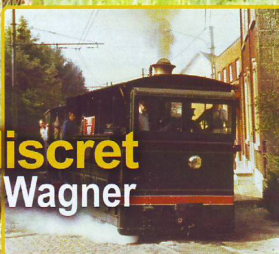


Train attitude

Sauvetage de la 193



Leader discret Claude Wagner



Edito

Un petit journal pour rétablir un peu la vérité ; voilà ce que nous avions imaginé en créant Tortillard : une belle mission, plutôt idéaliste, vaste programme...

Nous avons tout entendu.

Dans un monde de passionnés comme celui des vieux trains, l'enjeu personnel prédomine, la recherche du mérite et le besoin de reconnaissance est bien là. Les acteurs ne sont pas simples. Les uns sont plutôt mordants et veulent accaparer toute la scène, d'autres plus philosophes laissent dire, tandis que la plus grande partie agit un peu dans la dénégation jurant " ne pas vouloir se mêler des histoires... "

Le Tortillard essaie donc d'être le plus impartial sans trop bouculer l'ordre établi. Mais la plume nous démange souvent et se n'est pas facile de rester silencieux. Ne rien dire c'est être complice. Les attaques et les manœuvres ne manquent pas, contre qui et pourquoi ? Le frustré lance sa rumeur... Tout cela est toxique pourtant notre activité pourrait nous réunir ; mais que voulez vous l'espèce humaine nous a déjà montré ses défauts.

PS : Le Tacot des Lacs n'a pas arrêté son activité, pour manque de sécurité, le réseau répond aux normes imposées, et a reçu son agrément décennal.

Par contre, le Tacot a besoin de temps pour restaurer sa collection :)

PatM

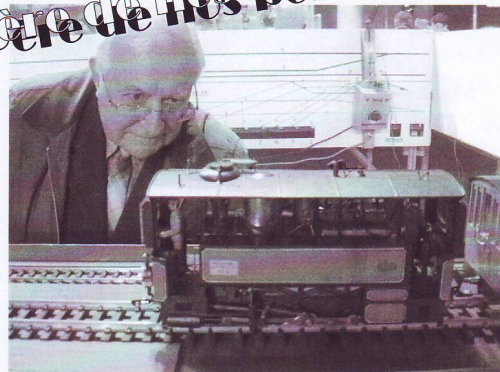
Sommaire

Claude Wagner : leader discret	p 02
Le retour du CBR à Pargny-les-Reims	p 05
Portes Ouvertes 2007 de l'APAA	p 06
Sauvetage de la 193	p 07
60 ans de chemin de fer betteravier	p 09
Poster : la Couillet 030	p 10 & 11
Plan de la Couillet	p 12
20 ans des Côtes d'Armor	p 13
Le billet de Sylvain Monédière	p 14
Frédéric Delahaye : pirate du rail	p 15
SABA : inauguration à Ecueillé	p 16
Allons à la campagne	p 17
L'alarme à l'oeil	p 17
L'automotrice de Meyzieu	p 18
News	p 19

Notre couverture : Reconstitution, au Tacot des Lacs, d'un train betteravier du Tramway de Pithiviers à Toury. L'ensemble des wagons provient de la sucrerie de Pithiviers et la locomotive de Toury. Elle fait partie d'un lot de 3 machines achetées au réseau Nord-Est et sauvegardées aujourd'hui. Elle est la seule d'entre elles à avoir conservé sa peinture d'époque. Photo P. M.

Au dos : Une machine type 19 n°979 sur la ligne Lobbes-Thuin, le 15 août 1985. Photo de Claude Wagner.

Père de nos pères Père de nos pères



▲ Claude Wagner présente son modèle préféré : la bi-cabine lors de l'Expométrie en 2006. Photo P.M.

Peu de personnes mesurent la quantité de travail fournie par certains passionnés et l'immensité de la tâche accomplie ; les efforts que représentent une simple journée de restauration ou la remise en état d'une voie, par exemple. Les vrais passionnés ne comptent pas leurs peines et leurs sacrifices. Leur abnégation pousse incontestablement au respect et à l'amitié.



▲ Le train pour Tua avec une Mallet 020-020T série 161 à 170 en gare de Mirandela, en août 1978, lors du voyage au Portugal. Cliché de Claude Wagner.

Claude Wagner leader discret

TEXTE DE PATRICK MOUROT

Claude Wagner est un des pionniers de la sauvegarde des trains d'autrefois. Dans son extrême simplicité, il pourrait être placé en tête du hit-parade des passionnés engagés volontaires s'il en existait un. Sa passion l'a envahi dès sa tendre enfance alors que ses parents occupaient un petit pavillon, rue de la Liberté à Vaires-sur-Marnes.

Il faut dire que la rue de la Liberté longe la gare de triage seulement séparée des emprises de la compagnie de l'Est par une petite carrière. Cette carrière était parcourue par des rames de wagonnets manœuvrées par de petits locotracteurs ou plus rarement par une machine à vapeur. A l'époque, c'était la butte du triage où des 151 " Lorraine ", premières machines type 151 françaises, futures 151 TA, assuraient la pousse des rames. Il semble bien que c'est là que tout commença au son des coups d'échappement, des levages de soupapes, au rythme des tampons entrechoqués.

Lors d'une promenade dominicale, son père, Raymond Wagner, cheminot de l'Est, lui donna l'occasion de monter à bord d'une locomotive à vapeur, une 030T Decauville, qui participait aux travaux de quadruplement des voies entre Vaires et Lagny.

En 1935, toute la famille de Raymond Wagner partit pour Sannois, avec l'oncle René et sa famille. Là où régnaient les machines toutes neuves : les 4.1200, les 3 800, des 232, et même les 120T, 2.300 qui assuraient les navettes Sannois-Argenteuil et Sannois gare du Nord.

A cette époque, son attention fut attirée par les chemins de fer départementaux en compulsant l'importante collection de



▲ La locomotive Decauville type 130T n° E95, dans son dépôt de Bragança, en août 1978. Cliché de Claude Wagner.

cartes postales de l'oncle René. Un voyage à Calais, chez le grand père, en août 1936 lui révéla l'existence du train de Guines qui n'est autre que le tronçon nord Calais-Guines de l'Anvin-Calais de la compagnie des voies ferrées d'intérêt local du Pas de Calais.

En 1951, à l'achat de sa première voiture Claude Wagner se lança sur les routes à la découverte des derniers réseaux secondaires

En 1954, il installa un réseau de train miniature pour y faire rouler une belle 030 Rivarossi finement détaillée pour l'époque

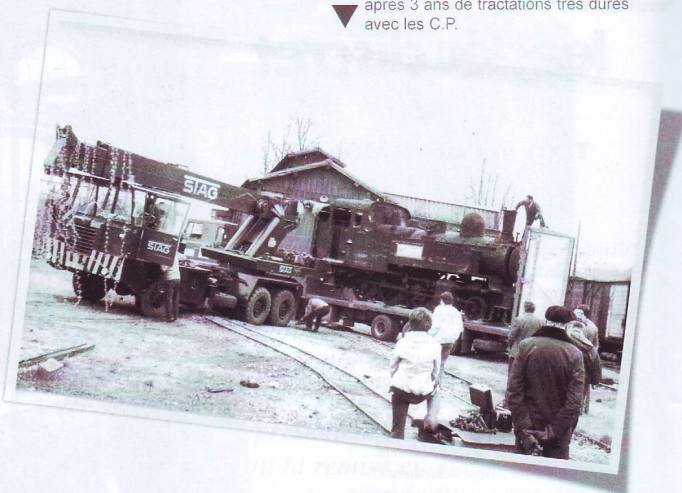
Il nous raconte : J'écris à JE Fournereau pour publier un appel à la sauvegarde de vieilles locos. Une réponse arrive de Jean Claude Riffault. Ensuite un groupe de travail se constitue avec G Pèrève et Bernard Rozé pour créer la FACS. Cette nouvelle fédération regroupe maintenant une longue liste de passionnés.

Claude Wagner participe activement à la création des " touristiques ", et à leur découverte par le public. Sa première sauvegarde fut les locomotives de la Sarthe. En 1976, il créa, avec quelques amis, l'association et la revue MTVS et installa un musée dans le dépôt de Valmondois Butry. Puis en 1989, il installa un bâtiment neuf de 1000 m2.

En avril 1990, il organisa le retour à Valmondois de la première locomotive à vapeur classée monument historique: une blanc Misseron n°60 de la Sarthe suite à un dossier présenté par C. Wagner avec l'aide de Madeleine et Guy Pérève du Ministère de la Culture après remise en état à la SMB au Mans grâce à des subventions du Ministère de la Culture et du Conseil Général du Val d'Oise.

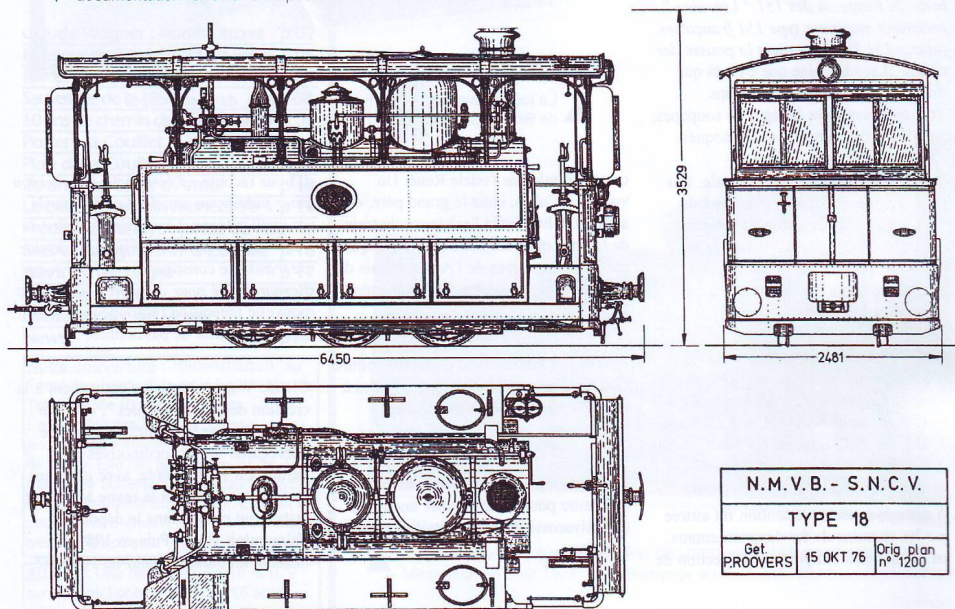
Aujourd'hui, Claude Wagner ne cesse de photographier, rédiger, collecter le matériel et de précieuses informations. Ses fils complices ne cessent, caméra et appareil photo au poing, de parcourir les gares. Le cheval de bataille de cette famille est ici un cheval de fer. Ces vrais amis des trains, passionnés de la première heure, n'ont toujours pas

fini de nous étonner par leurs travaux mais aussi leur enthousiasme.



Arrivée au dépôt de Butry de la 130 T Type Decauville, le 18 mars 1981, après 3 ans de tractations très dures avec les C.P.

Le plan de la machine est tiré de " Les locomotives à vapeur de la SNCV " de Pierre Roovers. Edité par le Musée privé de documentation ferroviaire Mupdofer asbl Bruxelles 1994.

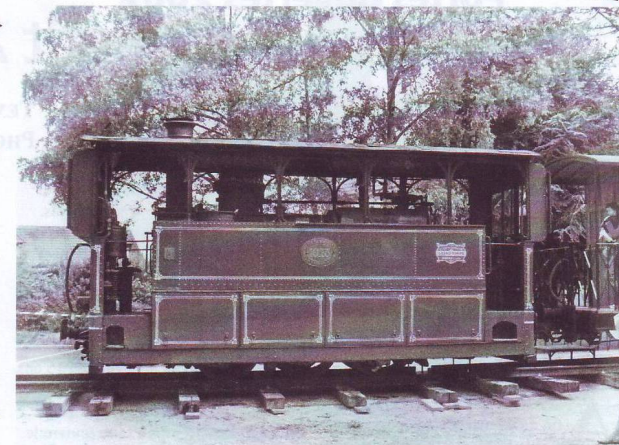


N. M. V. B. - S. N. C. V.		
TYPE 18		
Get. PROOVERS	15 OKT 76	Orig. plan n° 1200

La 030 "Grand HORNU" de la SNCV du tramway touristique de l'Aisne devant la gare de Pargny-Jouy. Juin 2007. Cliché C. Wagner.

Pendant ces trois jours ; les visiteurs ont pu admirer un tramway à vapeur composé : d'une locomotive n°1075 de l'ancienne société des chemins de fer vicinaux belges, aujourd'hui aimablement mise à disposition par les responsables du tramway touristique de l'Aisne ; Erezée-Dochamps et d'une voiture voyageurs de type blanc Misseron, réplique d'une voiture de CBR construite pour le musée de Valmondois.

Un petit tronçon de voie avait été posé sur l'ancien tracé par l'équipe du triage de Saint-Brice, entre la chambre de



La même machine et la voiture CBR. Juin 2007. Cliché C. Wagner.

Le retour du CBR à Pargny les Reims

A l'occasion de la mise en service du TGV Est, la ville de Pargny a proposé trois jours d'animations autour de l'ancien tramway départemental les 8, 9 et 10 Juin.

commerce et la gare de Pargny restée miraculeusement intacte malgré les ans.

Une exposition présentait l'histoire du CBR et principalement celle de la ligne Reims- Bouleuse, Fismes-Dormans et de son matériel roulant.

Au stand MTVS, madame Faisant accueillait le visiteurs en proposant documents, livres, DVD et cartes

postales, pendant que monsieur Faisant présentait la voiture du CBR .

A côté, Michel Thibault présentait des ouvrages sur l'histoire régionale. Une buvette et restaurant complétaient agréablement la manifestation.

J'ai été aussi très heureux de rencontrer des amoureux du patrimoine et de pouvoir leur signer quelques exemplaires de mon livre : Le CBR.

L'exposition était parcourue par des voitures anciennes et le bal clôtura la fête.

L'opération accueillit 2000 visiteurs ; un succès pour une première.

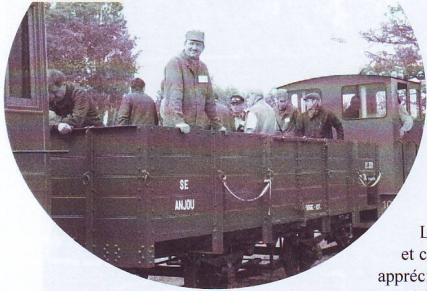
Un grand bravo aux organisateurs et à monsieur Dessaint maire de la ville.

CLAUDE WAGNER

A lire :

- o **Les petits trains et les tramways du Val d'Oise** de Claude Wagner publié par les Editions du Walhermeil en 1994.
- o **Les petits trains et les tramways des Yvelines** en 1997, Editions du Walhermeil.
- o **L'extraordinaire histoire du tramway du vexin normand** en 2000, Editions du Walhermeil.
- o **Les tramways de la Sarthe**, en 2003, Editions de la Reinette au Mans.
- o **Le chemin de fer de la banlieue de Reims** Tome 1 et 2, en 2006, Editions de la Vie du rail.

Portes ouvertes 2007 Les Amis du Petit Anjou



TEXTE DE GUILLAUME RACLIN
PHOTOS DE PATRICK VOISINE

nécessité la pose de plus d'une centaine de rivets. Le plancher comme les bords ont été entièrement refaits, soit en chêne, soit en douglas.

Les personnalités locales, maires et conseillers généraux, ont pu apprécier le travail accompli en 15 ans. Le président de l'AAPA a saisi l'occasion pour leur rappeler le grand projet de l'association : faire revivre le Petit Anjou avec une voie de 5 km reliant le parc du Lac-de-Maine, aux portes d'Angers, à l'ancienne gare de St-Jean-de-Linières qui constituerait un musée vivant. Ce projet recueille maintenant un soutien renforcé, après l'abandon du projet sur le site d'anciennes ardoisières de Trélazé.

Les membres de l'AAPA ont également fêté le classement au titre de Monument historique de la draisine Billard récupérée en 1992 et restaurée en 1995, du wagon couvert K 000, malheureusement dans un triste état, et de la voiture B 111 restaurée de 1995 à 2000.

A l'occasion de ces journées, l'association avait constitué une belle rame MV (mixte) composée de la B111

en question, du wagon fraîchement inauguré, et de la locomotive V10C récemment restaurée.

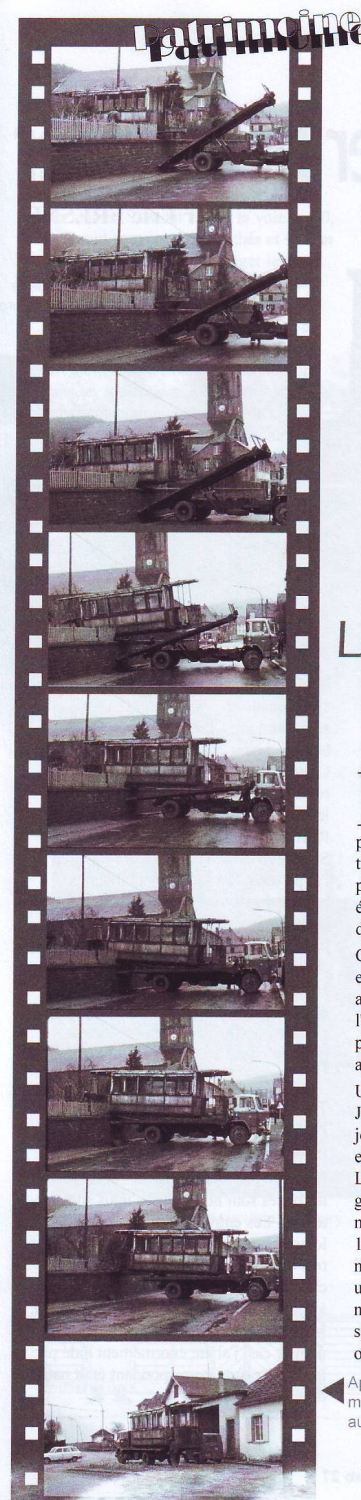
Le locotracteur Dujardin a eu droit, lui aussi, aux honneurs, malgré les soucis qu'il donne actuellement à chaque démarrage en raison d'un problème d'alimentation en carburant.

Et puis, afin de montrer ce qu'était le Petit Anjou autrefois, Jean Cantaloube, éminent maquettiste de Redon, a présenté sa nouvelle et magnifique maquette de la gare de Prunier (près d'Angers) à l'échelle N (1/160ème). Le plus époustoufflant est de voir des locomotives de 3 cm de long et de moins de 20 grammes, tracter une rame de plusieurs voitures ou wagons d'un étonnant réalisme.

Au fil des 2 jours, les nombreux visiteurs ont pu profiter d'un petit voyage sur les quelques mètres de voies, tout en découvrant les travaux en cours, comme ceux de la voiture AC 21 qui arrivent à leur fin après 10 000 heures de dur labeur, ou ceux d'un wagon couvert du Petit Anjou récupéré en 1986 à St-Macaire-en-Mauges. ●



Rame constituée de la voiture B111 et du dernier wagon restauré tracté par le locotracteur VC 10.



La 193

Le tramway de Strasbourg Sauvetage de la 193

La motrice de Strasbourg numéro 193 était autrefois une remorque hippomobile. Reconstituée plusieurs fois sur la même base, elle fut transformée en motrice électrique et sa particularité fut d'être une voiture été/hiver car les fenêtres étaient démontables pour la belle saison.

Cette charmante voiture de tramways a eu une drôle de destinée : elle fut achetée en 1958, par un ecclésiastique, l'abbé Kron, qui souhaitait réaliser une pergolas dans son jardin afin d'y accueillir ses paroissiens.

Un passionné de tramway bien connu, Jean Jacques Doërflinger l'aperçut un jour, en passant au volant de sa Panhard, et se porta acquéreur de la merveille. L'Abbé ne souhaitait pas vendre sa gloriollette et tout resta ainsi pendant de nombreuses années. Un beau jour de 1976, l'abbé proposa la remorque à notre passionné car elle n'était plus utilisée ni entretenue. Immédiatement notre sauveur de tramway trouva un spécialiste dans ce genre de transport et organisa le retour de sa belle prise en

direction du musée de Valmondois. La manipulation de la 193 ne fut pas simple ; elle était située sur un surplomb d'1m de hauteur et placée perpendiculairement à la route nationale 4. Le jour des grandes manœuvres, il fut donc nécessaire de couper la nationale pendant une heure et demie. Notre passionné de tramway se mit en quête de trouver le gendarme du village qui était chez le coiffeur. Sa coupe de cheveux terminée, le gendarme organisa la plus drôle des déviations : les voitures et les camions passaient par la cour d'une ferme et ressortaient par la cour d'une autre ferme ! Pendant ce temps, le tramway placé sur des rondins de bois avançait pas à pas vers sa nouvelle destinée. Le musée de Valmondois fut une étape car aujourd'hui vous pouvez admirer la 193 au musée des tramways de Lille : l'Amitram, où il est présenté dans l'état. Une motrice-plateau sauvée de la démolition des papeteries de Lancy attendait cette 193 ; souhaitons que cette restauration se fasse bientôt. ●

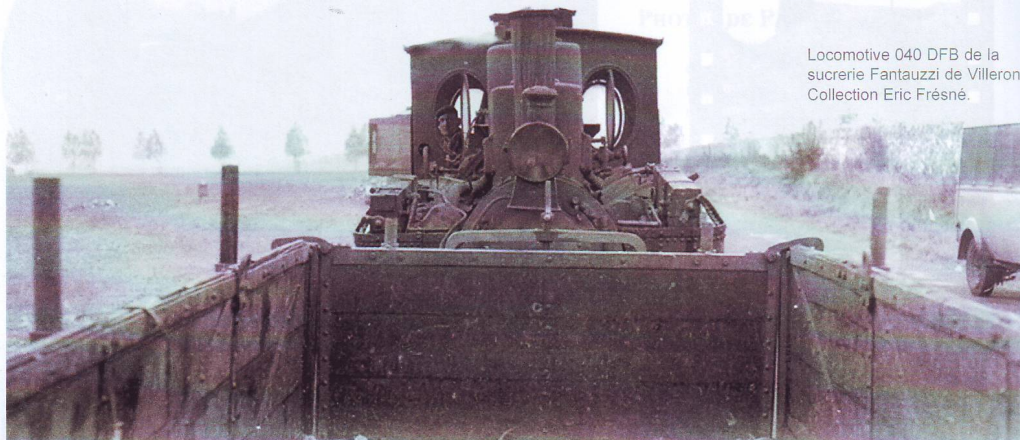
Après 18 ans de réflexion, la motrice fait le mur de chez l'abbé pour rejoindre ses amis au musée. Clichés de J.J. Doërflinger.

PATRICK MOUROT

LR Presse présente :

60 ans de chemin de fer betteravier

Par Eric FRÉSNE



Locomotive 040 DFB de la sucrerie Fantauzzi de Villeron. Collection Eric Frésné.

Tortillard :
la voie de 60
c'est une longue
histoire depuis
Decauville. Elle a déjà souvent
été racontée... Pourquoi écrire
sur les chemins de fer
betteraviers ?

Eric Frésné : Racontée, oui et non... Bien avant le camion automobile et bien avant le tracteur, la voie de 60 a été employée pour les transports de charges. Du fait de son rôle durant la première guerre mondiale, la version militaire de la chose a déjà été largement décrite dans la littérature. Les quelques réseaux secondaires à voie de 60 qui ont pu exister au milieu du foisonnement de la voie métrique ont également fait l'objet d'articles fouillés. Mais, curieusement, le versant industriel de la voie de 60 n'a pas suscité beaucoup de vocations d'écrivain. Il est vrai que la grande diversité, le caractère souvent réduit et isolé des réseaux industriels se prête généralement peu aux grandes monographies.

T. : les réseaux betteraviers s'inscrivent donc dans ce dernier schéma...

E.F. : Pas tout à fait. Dans leur cas, la

voie de 60 s'est révélée si bien adaptée à sa tâche qu'elle a essayé en plusieurs dizaines de réseaux pratiquement identiques les uns aux autres. Il y a une douzaine d'années, en consultant quelques vieilles cartes routières, je me suis rendu compte qu'un vaste croissant reliant grossièrement le Loiret à la Somme en passant par la Seine et Marne et l'Aisne était constellé de petites toiles d'araignées ferroviaires. Elles évitent soigneusement les agglomérations mais elles sont toujours associées à une usine. Restait à comprendre à quoi pouvaient bien servir ces réseaux et à quel écartement ils étaient établis.

T. : Mais ils sont connus ! Ce sont des betteraviers : Maizy, Cramaille, Coucy-le-Château, Mity-Mory, Tourny, Dompierre...

E.F. : Ceux là sont connus, c'est la partie émergée de l'iceberg. La littérature spécialisée est d'ailleurs très peu loquace sur ces grands réseaux particulièrement visités par les amateurs des années 50. Les autres, sans doute trop petits ou trop éloignés des routes nationales, passent totalement sous silence.

T. : Ils sont donc mal connus.

E.F. : Oui et je me suis vite retrouvé contraint de mener moi-même des

recherches si je voulais en apprendre plus. Fort heureusement, Keith Clingan de l'I.R.S. avait déjà réalisé un travail de compilation sur les réseaux industriels français. Raymond Duton a fait de même en Seine et Marne. Grâce à leurs travaux, j'ai pu identifier la quasi-totalité des betteraviers à voie de 60. Fort de cette science toute neuve, j'ai pu établir ma propre compilation et constater qu'elle était pleine de trous à combler et de zones d'ombre à éclaircir. C'était parti pour dix ans de recherches. Et lorsqu'on cherche, on finit toujours par trouver quelque chose...

T. : Justement ! Où trouver l'information sur ce genre de réseau ?

E.F. : En matière de réseaux industriels, les pistes sont nombreuses mais souvent ténues. Les entreprises elles-mêmes, lorsqu'elles existent encore, répondent très diversement aux sollicitations du chercheur amateur. Cela va du refus poli à l'envoi de dossiers d'archives complets. Mais je dois admettre que dans ce dernier cas, j'ai été énormément aidé par le fait que mon correspondant était natif du Finistère.

Il avait même un ami vivant à un pâté de maison de chez moi... En fait, on a souvent beaucoup plus de chances auprès des anciens employés des usines. S'ils ont connu la voie de 60, ils y sont souvent fort attachés et se font une joie de vous faire partager leurs souvenirs. Enfin, comme dans l'Aisne, des politiques de préservation des archives industrielles ont vu le jour un peu partout. L'accès aux documents se fait alors dans d'excellentes conditions dans les locaux des archives départementales, avec l'aide de personnes qualifiées ravies de faire de temps en temps autre chose que de la généalogie. Associées à la lecture de la littérature consacrée à la voie de 60 militaire ou secondaire et à des documents relatifs aux principaux constructeurs de matériel ferroviaire européen, mes notes ont fini par ressembler à un tableau assez complet de la voie de 60 betteravière.

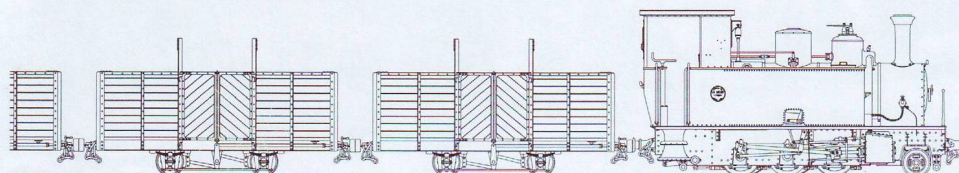
T. : Et à quoi ressemblaient ces fameux réseaux betteraviers ?

E.F. : À gros traits, on peut dire que ces réseaux ont connu deux époques. La première court de 1890 à 1914 environ. Ce sont des réseaux établis en bord de route et à travers champs à l'aide de matériel neuf fourni par Decauville, Orenstein & Koppel ou des usines belges. La coupure de la première guerre mondiale est bien sûr déterminante. Tout d'abord car de nombreux réseaux sont entièrement détruits. Ensuite parce que des quantités énormes de matériel militaire de tous pays sont rendus disponibles par l'Armistice. Ils vont venir alimenter la reconstruction et la construction de nombreux réseaux betteraviers. Dans les années 20, les revendeurs (Couthon, Brunner & Marchand...) ont remplacé les constructeurs d'avant guerre mais le résultat est le même. Comme avant, les voies reflorissent au bord des routes. Mais on y retrouve à peu de choses près tout ce que les belligérants ont construit en matière de voie de 60 : locomotives, wagons et rails compris ! Le tout utilisé à la sauce betteravière avec en particulier force reconstructions de tout ce qui pouvait constituer un train en tombereaux à betteraves. D'où une impression à la fois



▲ Le petit train de la sucrerie de Tourny

▼ Une 130 Meuse dessinée par Eric Frésné.



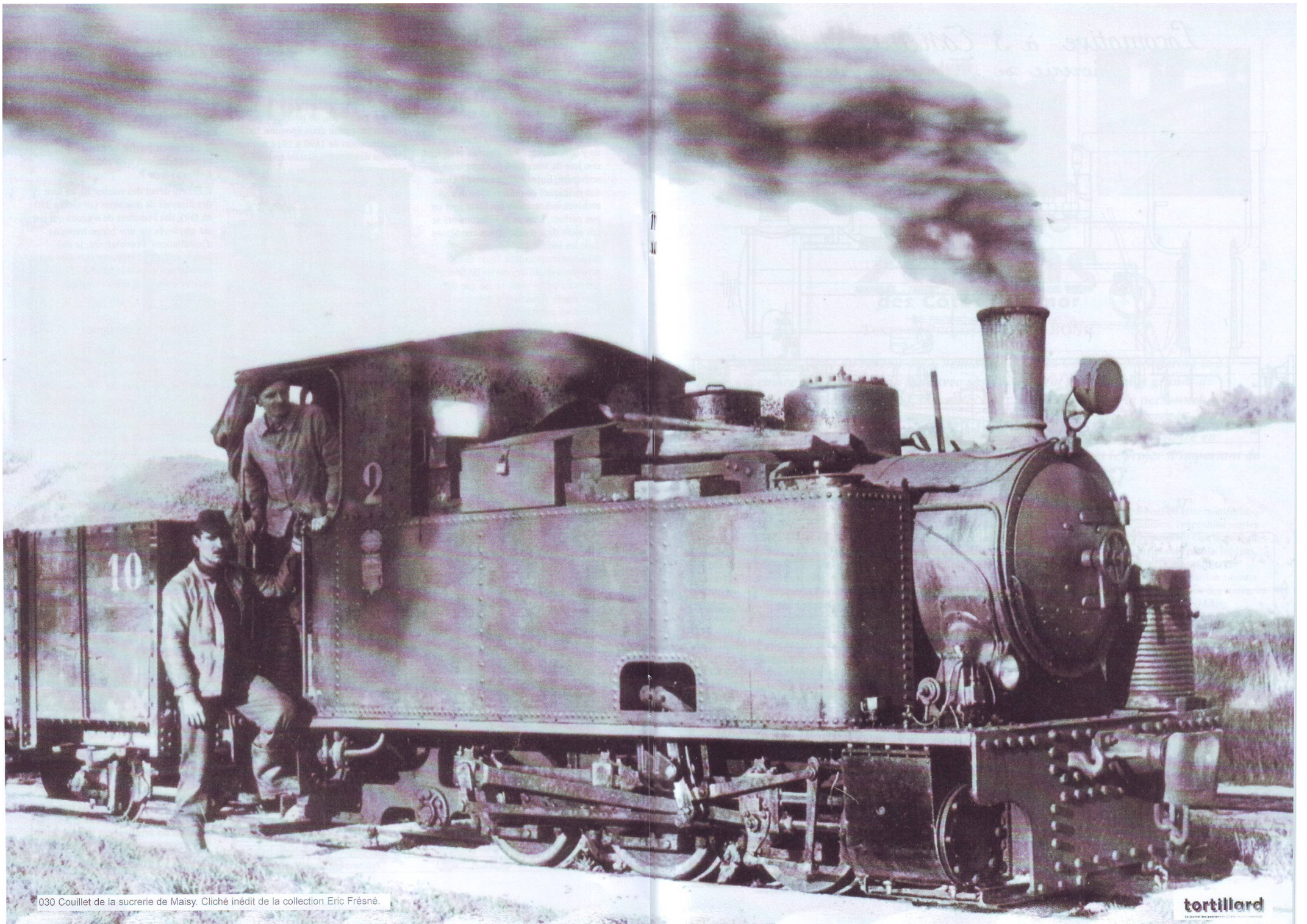
d'unité organisationnelle de diversité matérielle que j'ai rencontrée tout au long de mon travail.

T. : Et pour parler chiffres, que représentaient ces réseaux betteraviers ?

E.F. : Au début des années 30, ce sont des dizaines de machines (au moins 250 en fait), des centaines de wagons qui ont été employés sur une bonne trentaine d'installations. Franchement, je n'ai jamais calculé la longueur cumulée de ces réseaux mais, à la louche, elle doit osciller entre cinq cents et mille kilomètres.

T. : Et la fin de ces lignes betteravières ?

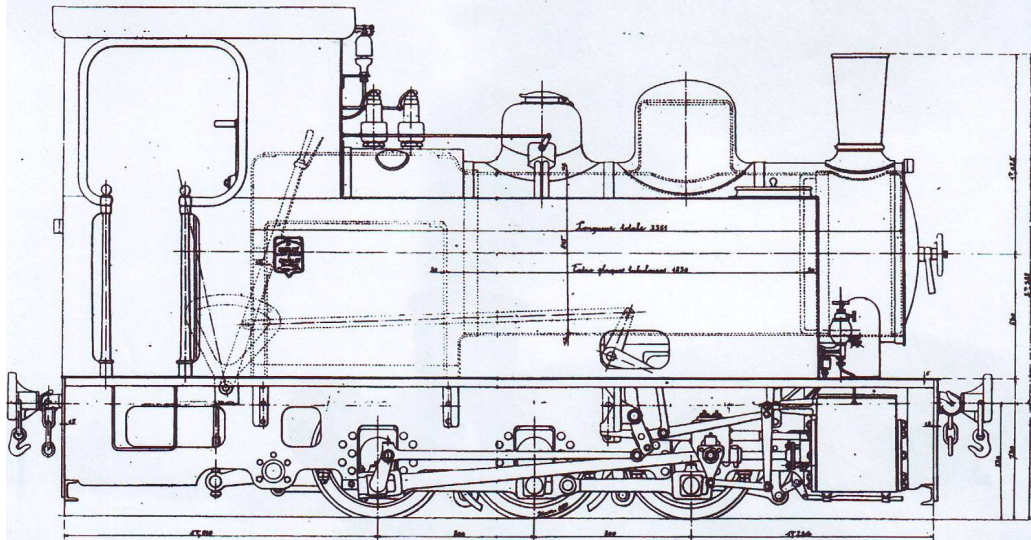
E.F. : Lentement mais sûrement, elles vont toutes disparaître sous les coups de boutoir du bitume et des camions. Vers 1965, c'en est pratiquement terminé de ces grands réseaux industriels. Fort opportunément, les derniers encore en activité servent de viviers dans lesquels viennent allègrement puiser les pionniers de la préservation. C'est pourquoi une grande partie des machines à voie de 60 encore en activité aujourd'hui ont un passé betteravier. C'est pourquoi aussi j'en ai écuminé quelques uns pour réaliser les relevés de ces matériels devenus pièces de musée.



030 Couillet de la sucrerie de Maisy. Cliché inédit de la collection Eric Frésné.

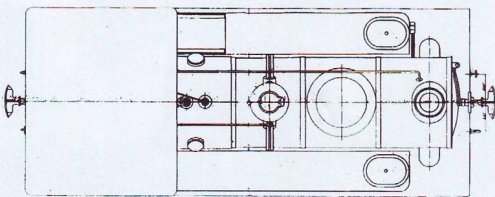
Locomotive à 3 Essieux couplés Sucrerie de Mitry-Mory

Vue en élévation

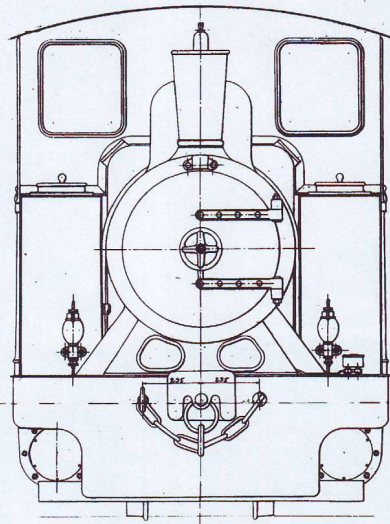


Voie de 0,7600. Ensemble

Vue en plan



Vue d'avant



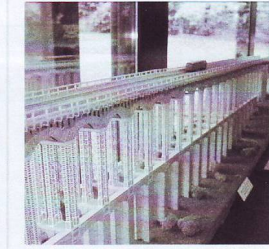
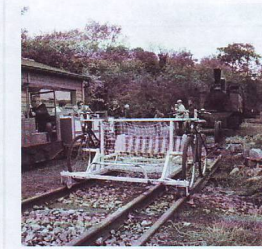
Caractéristiques générales

Surface de grille	0,620 m ²
Surface de chauffe directe	3,2 m ²
Surface de chauffe indirecte	20,1 m ²
Surface de chauffe totale	23,3 m ²
Nombre de tubes	78
Diamètre des tubes	40/45 mm
Distance entre plaques tubulaires	1,830 m
Diamètre intérieur du corps cylindrique	815 mm
Épaisseur des tôles de chaudière	12 mm
Épaisseur des tôles du foyer	20 et 12 mm
Timbre de la chaudière par cm ²	12 kg
Poids à vide	10,350 t
Eau dans la chaudière	0,900 m ³
Contenance des soutes à eau	1750 l
Contenance des soutes à charbon	350 kg
Poids en service	13,550 t
Diamètre des cylindres	250 mm
Course des pistons	300 mm
Diamètre des roues couplées	850 mm
Longueur entre traverses	4,490 m
Empattement	1,600 m
Largeur totale de la locomotive	1,910 m
Hauteur totale d ¹	2,650 m
Longueur totale d ² (entre traverses)	4,490 m
Effort de traction 0,65 pcf ¹	2,240 kg

Locomotive n° 1 de la Sucrerie Piot et Compagnie de Mitry-Mory (Seine-et-Marne), constructeur Couillet, à Marcinelle (Belgique), n° 1666 de 1913.

Réduction du plan au 1/110 du constructeur aux échelles du 1/20 pour les vues en élévation et d'avant et au 1/140 pour les vues en plan et d'arrière.

Événement



20 ans des Côtes d'Armor



TEXTE ET PHOTOS DE FABIEN BONIC

La dernière ligne du réseau des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord ferma le 31 décembre 1956. Ce réseau qui, avec ses 452 km, fut l'un des plus grands de France, laissa de nombreux souvenirs chez les utilisateurs et le personnel. Trente ans plus tard, en décembre 1986, une poignée de passionnés créent l'Association des Chemins de Fer des Côtes-du-Nord dans l'objectif de faire revivre cette histoire en préservant des documents, du matériel exposés dans un musée et le projet si important de création d'une ligne touristique.

Voilà donc 20 ans que l'ACFCdN existe. Au cours de ces années l'association a connu des déceptions, comme la destruction du viaduc de Souzain, mais aussi de belles réussites. Nous pouvons citer préservation d'une vingtaine de matériels dont quelques véhicules du réseau départemental (en particulier l'autorail De Dion Bouton OC1 classé Monument Historique en 2004), l'installation sur le site de Boutdeville, la création du musée de la Briqueterie, la restauration de la gare Centrale de Saint-Brieuc... Petit à petit, les projets de l'association se concrétisent, et les élus prennent conscience de l'intérêt de ceux-ci. Lors du Centenaire de notre association, célébré en 2005 sur le site de Boutdeville (voir dans le Tortillard n°19) nous avons pris conscience de sa place importante au sein des collectivités locales et des élus.

Pour présenter l'histoire de l'association depuis 20 ans, une manifestation fut organisée le week-end du 12 et 13 mai.

Au programme : exposition des activités diverses, démonstrations d'ateliers (pose de voie et restauration d'un wagon couvert), et présentation du matériel préservé. Pour circuler, il était possible d'emprunter une draineuse, une baladeuse " La Langueusienne " attelé au locotracteur Brimont-Latit ou le Tramway de Boutdeville. Il était possible aussi de découvrir les maquettes des viaducs des Ponts-Neufs et de Souzain, de la gare Centrale, du pont de Rohannech, le réseau Ilm ou la locomotive à vapeur vive amenée par un membre de l'association.

Deux autres associations étaient présentes : l'Association Harel de la Noë (qui exposait la maquette du viaduc des Ponts-Neufs) et le vélo-rail de Médréac (Ille et Vilaine - qui présentait un vélo-rail sur un coupon de voie normale). Monsieur Huguen était également présent pour son livre sur " Glais-Bizoin et le grand dossier du Chemin de Fer "

L'élément central de cette manifestation était, sans conteste, l'exposition sur les 20 ans de l'association. Une dizaine de panneaux, aux photos parfois inédites, présentaient les moments forts de l'association. Cette exposition a connu un beau succès, rappelant des souvenirs à certains et montrant à d'autres l'évolution au fil des années. Des images d'archives réunies par les premiers adhérents mais non exploitées à ce jour ont permis la création d'un petit film réalisé pour l'occasion. La collecte des documents (photos et vidéo) se poursuit pour un prochain anniversaire.

En deux jours, malgré le mauvais temps, la forte concentration de manifestations dans la région, près de 5 000 personnes sont venues nous rendre visite. Le bilan de cette manifestation est très positif à tous les niveaux, et en particulier pour la couverture médiatique.

N'hésitez pas à venir nous voir et même nous donner un coup de main ! ●

Le billet de Sylvain Monédière

J'ai lu avec intérêt votre dernier numéro de "Tortillard", qui fera l'objet d'une réponse par ailleurs.

Une particularité du Conifère et de M. Poix est d'avoir "adapté" la méthode Decauville à l'écartement standard et aux matériels de manutention "usuels" d'une manière intéressante pour les forestiers qui ont recours au type de grue illustrée sur le site Conifère. M. Poix n'utilise pas de coupons de 18m mais des coupons de longueur inférieure, compatibles avec les camions et la capacité de levage de la grue. Vous avez bien évoqué ce stockage du matériel prêt à l'usage.

Rappelons que, pour l'expo "Paris Capitale" de juillet 2003, les coupons de 18 m de RFF nécessitaient deux grues bien coordonnées du 5ème génie pour leur pose et leur dépose, en dehors d'un contexte ferroviaire. Les coupons Decauville et Artillerie 1888 avaient en commun une longueur de 5m, le cas échéant, subdivisée par moitié ou quart pour l'appoint ponctuel.

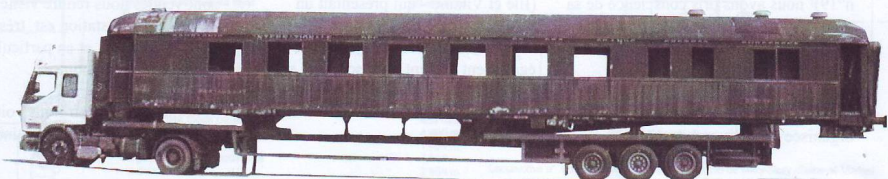
Il serait donc intéressant d'améliorer sa méthode d'entretien des voies qui se rapproche de celle que j'ai constatée sur le train touristique des Isles à Barneville-Carteret, avec usage assez régulier de coupons de voie préfabriqués en traverses bois, selon les principes Decauville de base. La proximité d'un hangar permet de penser que les membres de cette association ne font que le minimum de travaux de voie "in situ" à la pinoles et barre à mine dans le ballast (pendant la "saison" avec voie permanente) et le maximum hors intempéries sous le hall avec une manutention adaptée et à sec ; la reprise de voie étant effectuée sur l'emplacement du ou des coupons levés (hors saison). Au terme de son entretien, le coupon est remis à sa place sur voie saine.

Un document Decauville fait ressortir que la voie en coupons est tout aussi caractéristique que le matériel léger et fait partie intégrante du "Système". De ce fait, la "livraison" et le transfert des voies mobiles me paraissent aussi importants à "décortiquer", à décrire avec soin que les matériels roulants qui y circulent, comme cela se faisait pour la promotion du "chemin de fer agricole mobile" entre 1867 et 1880. (Source CNUM "Decauville"). Si la "mobilité" des voies "légères" est un "villain défaut" pour une voie stable et permanente, c'est un atout environnemental essentiel pour les parcelles temporairement desservies par ces voies, comme en attestent les systèmes tourbières et de canne à sucre. Comment font-ils dans d'autres pays ?

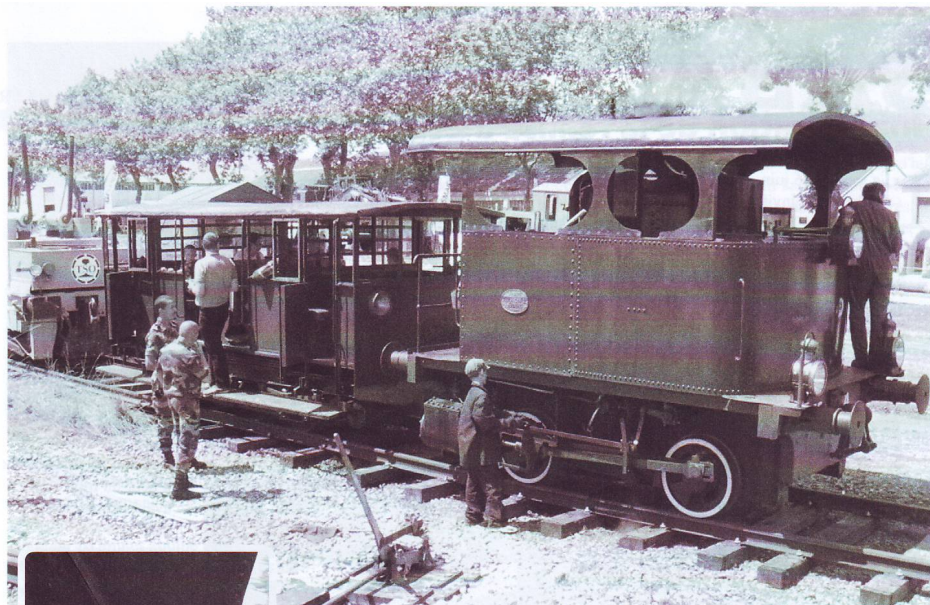
Train attitude
Train attitude



▲ Le camion de Frédo ne chôme pas !



Frédo charge sur son camion une de ses voitures bleues pour une restauration assurée. Les bogies sont sur un autre camion.



▲ Préparation du train à l'occasion des journées portes ouvertes du 5ème Régiment du Génie en 2007. Tous les clichés appartiennent à F. Delahaye.



Le maître Jedi et son jeune padawan.

Pirate du rail



après la fermeture au public, en "aidant un peu" l'un de nos bénévoles à tomber du pont de singe dans l'eau froide...

Les spragues de l'ADEMAS sont toujours superbes, leur jeune Président a l'air sympa. L'effort fait pour la voie de 60 est extraordinaire ; cependant une amélioration pour la prochaine édition est indispensable (au moins deux déraillements sans gravité sur le nouveau parcours).

Nous trouvons que le 5ème RG ressemble de plus en plus à un chemin de fer touristique. On se croirait à Disneyland avec son train à vapeur circulaire et ses attractions pour les enfants au centre (sauf qu'à Versailles les Mickey sont en tenue de camouflage...). Ils mériteraient, à notre avis, d'obtenir une couverture médiatique nationale.

Le temps de repasser aux Ifs pour nous réapprovisionner en charbon (2 tonnes quand même) sans descendre notre loco du camion (c'est l'un des avantages de posséder son propre camion !) et en route pour la Bretagne... Nous étions invités, le week-end suivant, pour l'inauguration, après travaux, de la

gare de Médréac (sur le vélorail du même nom).

Nous y avons transporté 1000 voyageurs payants sur un parcours de 3 Km avec une forte rampe. Il y avait plus d'une heure d'attente (parfois sous les averse) pour prendre notre train et on a refusé du monde en fin de journée !...

Nous avions un super chauffeur avec plus de trente ans d'expérience sur grande machine (humble, discret, hyper compétent, un véritable maître Jedi...). Il a fait cracher le feu à notre pauvre COCKERILL. Nous étions au timbre tout le temps, même en haut de la côte !!!... Pour la peine, il a bouffé le stock de charbon (y compris la réserve), on a été obligé de finir au bois... L'accueil que nous ont réservé les organisateurs a été dès plus chaleureux.

Au total, pour cette saison 2007, nous avons transporté 2000 personnes et 260 Km ont été parcourus par notre COCKERILL (pas mal pour une petite loco !...).

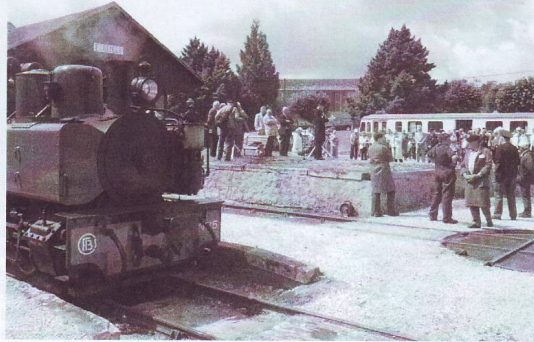
FRÉDÉRIC DELAHAYE

SABA

Inauguration de la remise à Ecueillé

TEXTE DE THIERRY WAGNER

Le samedi 16 juin, mon père et moi avons répondu présents à l'invitation de l'association la Saba afin d'assister à l'inauguration de leur remise fraîchement construite. A la mairie d'Ecueillé, un cortège inhabituel, précédé par une fanfare et des officiels, nous guida, en direction de la gare. Là, une exposition de modélistes, de vieilles voitures et de trains de l'association nous attendait. Le président, Jacques Brisou, déguisé en tenue rétro, prit le micro pour exposer les mérites de son équipe et remercier les élus présents. En gare, la locomotive 020 Corpet Louvet, venue de la Baie de Somme pour l'occasion, attendait impatiemment le départ. J'ai pu admirer la bonne collaboration de la SABA et du CFBS. La rame tractée était composée de voitures suisses. Nous fûmes invités à nous installer à bord du train pendant qu'un autorail quittait la gare pour conduire au plus vite les animateurs et musiciens



Cliché de S. Zalkind

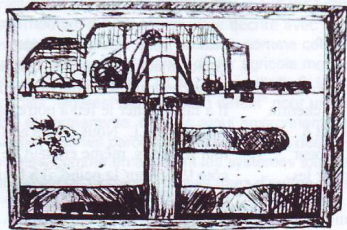
à notre prochain arrêt " Les Foulquetières ", lieu de loisirs et de camping. Là, nous attendaient la fanfare et une collection de tracteurs anciens et bien sûr un vin d'honneur servi pour l'occasion. L'ambiance était bien sympathique et conviviale.

Ce que j'ai beaucoup aimé et que je retiens de ce voyage, fut l'émerveillement des riverains au passage de notre train à vapeur qui avait disparu depuis 53 ans. Malgré les idées reçues, sur le parcours inaugural, les vaches ont eu peur du train et ont cavalcé à toute pattes, tandis que les automobilistes nous klaxonnaient en nous faisant des signes de joie.

Une machine à vapeur à restaurer est dans les locaux de l'association, mais pas visible

malheureusement. Elle sera remise en état et prendra du service dans peu de temps. Le samedi de l'inauguration était assez ensoleillé, nous avons eu de la chance car le lendemain, il avait plu !

Modèles pas communs



o Modèles pas communs - Le retour :

Un nouveau petit article dans la série commencée en septembre dernier, à propos de modélisme un peu original. Un peu de mise en situation: les modélistes sont des hamsters qui n'ont pas de place. Ils voudraient que l'on puisse voir toujours plus de leurs fabrications, sur un espace toujours plus réduit. Problème insoluble ? Jamais, s'il n'y a pas de solution, c'est qu'il n'y a pas de problème (vieille devise Shaddock).

Construisez donc un réseau atelier. Plein de voies, plein de

matériel, pas forcément beaucoup de place. C'est également l'occasion de placer des scènes que l'on ne voit pas d'habitude sur un réseau: la construction de wagons, une loco désossée en pleine révision, bref les activités d'un atelier.

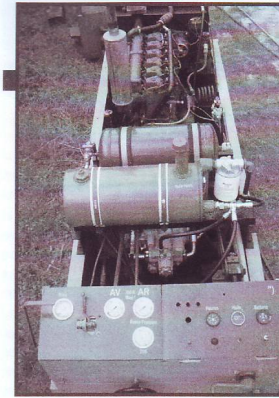
J'avais à ma disposition pour cette idée un coin à forme curieuse de 115cm de long par 23 au plus large: à vous de constater ce qu'il est possible d'en faire.

o Modèles pas communs - Changeons de direction : Oui, au lieu de concevoir un réseau à l'horizontale, regardons si l'on ne pourrait pas faire quelque chose dans l'autre sens. Un réseau à la manière des tableaux animés que l'on trouve dans les brocantes.

Et comme les choses sont bien faites, il y a quelques thèmes qui iront très bien: un réseau minier par exemple, avec les galeries et la surface. Ou une mine à ciel ouvert... Beaucoup plus délectable, l'usine bourrée de tuyaux et de convoyeurs, un petit train industriel slalomant entre sur trois ou quatre niveaux, un (des ?) ascenseurs reliant le tout ! ●

PAR FABIEN HALLIER

Fan & Fun
Fun & Fun



A Grez, ça bouge, nous venons de terminer la construction d'un locotracteur Campagne resté inachevé à la fermeture de la fabrique. Il s'agit d'un engin de 10 tonnes équipé d'un moteur MWM 6 cylindres et d'une transmission hydrostatique Sauer, une marque bien connue dans le monde des chemins de fer. La machine était stockée en réserve dans de bonnes conditions, parmi d'autres locotracteurs, chez un tunnelier français. Sa sauvegarde s'est faite in extremis car le groupe français avait décidé de ferrailer l'ensemble de son parc machine.

Voie de 60 cm



Premier essai réussi de la Campagne. Il ne nous reste plus qu'à rajouter la carrosserie.

ALLONS À LA CAMPAGNE

Nous avons raccordé le système de conduits, de flexibles hydrauliques, de tractions et de commande de conduite, le système de freinage à air ainsi que l'ensemble du faisceau électrique. Le démarrage du moteur fut un peu laborieux car il n'avait fonctionné qu'une heure en 1982, lors des essais à la

construction de la machine. Aujourd'hui, notre machine fait l'admiration de toute l'équipe ; ses essais donnèrent un résultat immédiat, sa rapidité, sa puissance et sa lenteur d'approche pour les manœuvres sont d'une précision millimétrique. ●

PATRICK MOUROT

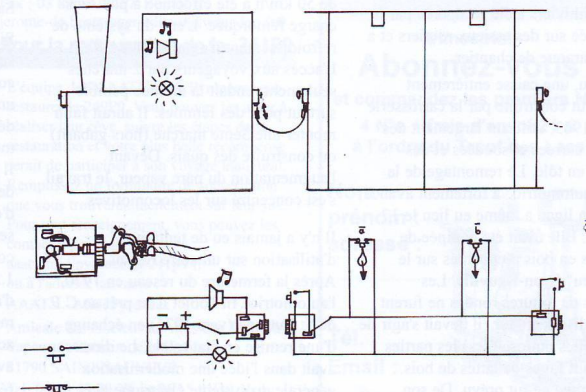
L'alarme à l'œil

Le signal d'alarme fait partie du monde ferroviaire. Il n'est pas apparu comme indispensable pour certains touristiques qui, depuis plus de 20 ans, fonctionnent de manière simple ; le moins de système apporte le moins de désagrément, le moins de pannes.

boîtiers en plastique incassables et étanches, de prises jack et de câbles électriques à trois brins. Un des fils électriques envoie le courant, qui en retour par le deuxième fil, fait sonner un signal dans la machine. Le troisième fil, lui, permet de prévenir de la rupture

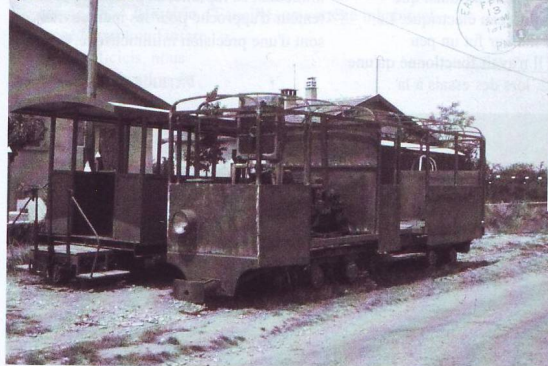
d'attelage et d'un éventuel oubli de l'accroche des wagons avant le départ, cela par un signal lumineux dans la machine. Une suite de poussoir placé aux extrémités de tous les wagons permet au chef de train de communiquer avec le mécano. ● P. M.

A la demande du BIRMTG, les réseaux non équipés ont dû prévoir d'en installer un dans un délai assez court ; cela pour normaliser les installations et surtout en opposition aux installations existantes des touristiques déjà équipés. A la suite de la visite du BIRMTG au Tacot des Lacs qui n'utilisait pas de signal d'alarme, j'ai demandé à l'un de mes élèves d'élaborer lui-même un système simple, utilisant les ressources qui nous entouraient. Adrien, un élève de quatrième, a donc dessiné un plan, fait des essais de simulation, en classe, d'un ensemble simple et efficace que nous avons installé sur notre train l'année dernière. Le système est constitué de



L'automotrice de Meyzieu

Voie de 60 cm



L'automotrice en chantier à la station de Meyzieu en juin 1962. Clichés J.J. Doërflinger

JEAN-FRANÇOIS COUËDOU

Il y avait 2 automotrices sur le TPT qui ont fait l'objet d'une transaction entre ce réseau et le Cap Ferret à l'arrêt du trafic voyageur. Elles étaient unidirectionnelles (je n'ai aucune connaissance sur les 2 autres évoquées dans l'article).

La Cap Ferret n'a racheté qu'une automotrice complète et des pièces dont les bogies et la mécanique de l'autre. Le Cap Ferret a reconstruit une nouvelle caisse permettant la réversibilité, par l'ajout du contrôleur de l'autre automotrice. L'ensemble fut vendu au C.F. touristique de Meyzieu en 1962 et transporté par route.

La caisse de la deuxième automotrice restée à Pithiviers a été récupérée par la DDE, posée sur des essieux routiers et a servi de baraque de chantier.

A Meyzieu, une caisse entièrement nouvelle fut construite par la carrosserie Paton en 1963, utilisant largement des poutrelles carrées et soudées et des panneaux en tôle. Le remontage de la nouvelle automotrice a fortement avancé; un essai en ligne a même eu lieu le 17 août 1965. Elle avait été équipée de banquettes en bois récupérées sur le "Train Bleu" Lyon-Neuville. Les extrémités de toitures rondes ne furent jamais réalisées en dur (il devait s'agir de simples toiles putrescibles) les parties droites étant faites de lattes de bois. Aucun vitrage ne fut prévu. De son

passage au Cap Ferret, elle gardait une très forte usure des pignons à cause du sable; il aurait fallu refaire. Dans la partie mécanique tout marchait (moteur Diesel, génératrice, contrôleurs, etc). Le radiateur était placé sur le côté gauche, plus d'un mètre en recul de l'avant du moteur et fortement surélevé. Un compliqué et dangereux système de courroies (qui n'a jamais été fait) aurait permis l'utilisation active du système de refroidissement du moteur. De nos jours, un ventilateur électrique et un thermostat conviendraient parfaitement pour résoudre ce problème technique. Au cours de la circulation d'essai sur toute la ligne en 1965, une pointe estimée à plus de 50 km/h a été effectuée à plat sans charge remorquée. L'eau du système de refroidissement n'a pas dépassé 100°. L'accès aux voyageurs par 2 marches seulement rendait la montée pénible surtout pour des femmes. Il aurait fallu monter une 3ème marche (hors gabarit) ou construire des quais. Devant l'augmentation du parc vapeur, le travail s'est concentré sur les locomotives.

Il n'y a jamais eu de tentative d'utilisation sur un autre réseau. Après la fermeture du réseau en 1970, l'automotrice fit l'objet d'un prêt au C.F. de St Eutrope (vers 1975) en échange d'une remise en état totale. Le directeur avait dans l'idée une modernisation générale du système électrique avec des

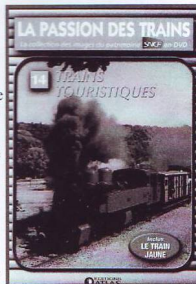
thyristors. Elle fut restituée après plusieurs années dans le même état qu'à l'aller, puis garée à Montaliou en l'état de 1970, mais dégradée. Les recherches faites à la demande de Monsieur Guilleumont, dans les années 80, ne permirent pas de retrouver de plan, ni électrique et pas de caisse non plus. Le concepteur de la caisse Emile Serre est décédé en 2003; il avait dit ne plus rien posséder.

Dans ma mémoire, les poutres d'origine du châssis avaient été conservées. La taille des moteurs électriques de traction nécessitait une telle hauteur de plancher. Elle a été revendue vers 2000 au C.F. de Saint-Trojan.

Si je puis me permettre une remarque au sujet du projet de restauration, je ne connais qu'un moteur diesel à plat qui est un M.A.N pour autocars. Il doit développer bien plus que 100 CV et est monté sur tous les SAVIEM genre S 55. Il risque de ne pas répondre aux normes de pollution Euro 2 s'il est acheté d'occasion. De plus, la génératrice ne sera jamais plane. C'est beaucoup de complications pour gagner environ un 1,5 m et 3 places, même s'il existe d'autres moteurs. Il faut avoir en mémoire que la vitesse des moteurs actuels risque de ne pas être compatible avec la génératrice, sauf si on ajoute un réducteur. ●

DVD La passion des trains

En collaboration avec la SNCF, les Editions Atlas publient le DVD n°14 de la collection *La passion des trains* consacré aux trains touristiques. Les candidats ne manquaient pas, l'équipe de production a eu un coup de cœur pour notre Tacot des Lacs pour présenter le DVD, le système Decauville et notre président, Patrick Mourot, pour la qualité de ses travaux. ●



"Fête du Tacot" à Saint-Mard

Le 29 et 30 septembre, notre Tacot des lacs participe à l'animation de la "Fête du Tacot" en amenant un locotracteur de Mity-Mory et un décor façon "gare rigolote". Divers maquettes de train, des projections, des cartes postales présentées par le Rail Club de Meaux. Renseignement au Comité des fêtes de Meaux. Saint-Mard.

NEWS

Cinquième exposition du modélisme

Cinquième exposition du modélisme les 06 octobre (13h30-18h00) et 07 octobre (10h00-17h30) Centre culturel J. Brel (centre ville) Villebon-sur-Yvette, toutes échelles, O, HO, métrique, vapeur vive. Contact : modelisme_palaiseau@club-internet.fr site: www.membres.lycos.fr/modelisempalaiseau ●



plus avertis, membre de l'association "La Citadelle", il a bénéficié du concours de notre ami, Raymond Péchet, petit fils du

Livre de Eric Frésné

L'interview imaginé par E. Frésné vous a plu ? Courez acheter son livre ! Le prix de vente est de 23,50 euros, sachant qu'une souscription est ouverte jusqu'au 31 octobre au prix de 18,50 euros. Pour commander, vous pouvez le faire directement sur le site www.lrpresse.fr, rubrique "boutique" (paiement en ligne sécurisé), ou bien par courrier accompagné de votre règlement chez LR PRESSE, BP 30104, 56401 AURAY ●

Petite annonce :)

Je suis un jeune amateur de chemins de fer industriels, je suis à la recherche d'un petit engin diesel/essence en voie de 50 ou 60 (poids de 1 ou 2 tonnes) pour une restauration, une mise en présentation tout d'abord et une remise en service plus tard. Je n'ai pas de réseau pour le moment... J'ai du matériel roulant (5 wagonnets dont deux Decauville) et un peu de matériel pour poser de la voie et j'ai une plaque tournante. Si j'ai la chance de trouver un engin de traction alors je commencerai un petit réseau. Voici une des mes dernières restaurations ! ●

DAMIEN BURY

Un train pour le Far East

Le dimanche 23 septembre, l'AJECTA organise un train spécial, tiré par la locomotive 141 TB 407 qui part de la gare de l'Est, en direction de la rotonde de Longueville où vous attend un concert orchestré par un quator à cordes, Diotama, dans une ambiance américaine. Renseignements et réservation obligatoire au 01 58 71 01 01. ●

Salvons La CC 65 75

Si vous voulez signer, c'est gratuit. <http://www.salvons-la.com/acc.php> ●

JEAN FRANÇOIS

J.M. RICHARD

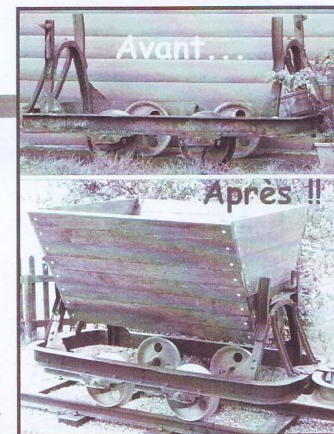
Le chemin de fer militaire à voie de 60

La passion pour les trains militaires Péchet est bien ancrée chez nos passionnés. Nous les retrouvons dans une édition intéressante signée Alain MEIGNER.

celèbre colonel à qui nous devons la belle rame complète garée au Tacot des Lacs. En vente chez : Jérôme Do Bentzinger au 8 rue Roesselman 68000 à Colmar. Tel : 03 89 24 19 74. Fax : 03 89 41 09 57. E-mail : jerome-do.bentzinger-editeur@wanadoo.fr ●

Pour la restauration de la 241P9

L'équipe de l'AAATV Midi Pyrénées veut restaurer la 249P9. Vous pouvez les aider à réaliser leur rêve, suivre les étapes de sa restauration et votre plus belle récompense serait de participer à son voyage inaugural. Remplissez un formulaire de souscription que vous trouverez facilement sur leur site. Pour tout renseignement, vous pouvez les contacter par mail : aaatv-midipyrenees@241p9.fr ou à l'adresse suivante : AAATV - Midi Pyrénées Amicale des Anciens et Amis des Trains à Vapeur, 8 Chemin de la Fiole 31790 SAINT-SAUVEUR Tel: 06.82.43.79.39 ou 06.15.01.39.36 ou 05.61.22.91.39. ●



Rail Expo

Expométrie change de nom et devient Rail Expo. La manifestation bien connue se déroulera toujours à Villebon-sur-Yvette, le dernier week-end de novembre. Vendredi et Samedi ouvert de 10 h à 19 h et le dimanche 10h à 18h. ●

tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : C. Wagner, T. Wagner, F. Delahaye, S. Zalkind, E. Frésné, J.-J. Doërflinger, D. Bury, G. Dezaire, G. Raclin, P. Voisine, F.Bonic, J.F. Couëdou, S. Monédière et F. Hallier. L'équipe Tortillard: Jannick, Nga, Marie-Catherine, Mag, Eric, Marc, Patrick.

tortillard

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

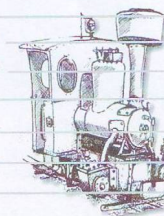
- trimestriel -

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 :





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 : a date de parution - ISSN : 1952-3424

