

N°31

tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Evénement

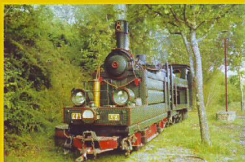
Les Amis du Petit Anjou



FELIN HEN en action
en août 2008

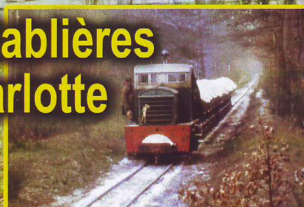


Le train de
Monclar de Quercy



Cass Scenic RailRoad

**Le Tacot des Sablières
de Bourron-Marlotte**



LE TOUT PETIT JOURNAL POUR L'AVENIR DU PASSE
31
4,80 €
Juil - Août - Sept 2008

Edito

La saison touristique s'achève cette année sur un drôle de constat : des réseaux importants disparaissent faute de soutien, tandis que d'autres, satisfaits de leur bilan, prévoient déjà avec optimisme les investissements prochains.

Deux réseaux attirent notre attention.

Le Train des Mouettes chargé de dynamisme et de réussite est l'exemple type du réseau abandonné par l'exploitant commercial, ressuscité aux mains d'une poignée d'amis volontaires aguerris et bien pilotés.

Le petit réseau de Monclar est un autre exemple de réussite avec son service de ramassage scolaire fraîchement mis en place et reconduit dans l'avenir.

Morosité, récession, dévaluation, les amateurs doivent aujourd'hui être prudents, leurs équipes plus dynamiques pour passer cette vague de difficultés. Cette période peu enthousiasmante dans laquelle la culture du patrimoine n'a qu'une place invisible pourrait leur être fatale.

Cela dit, bon courage à tous et bonne lecture!

Tortillard.

Sommaire

Cass Scenic RailRoad	p 02
BABYLAND	p 04
Le Train des Mouettes	p 06
Le train de Monclar de Quercy	p 07
FELIN HEN	
en action en août 2008	p 08
DOSSIER : Le Tacot des Sablières de Bourron-Marlotte	p 09
Poster : Bourron-Marlotte	p 10
Rassemblement au Musée de la Mine de Noyant d'Allier	p 14
Les 40 ans à l'AJECTA	p 15
Les 25 des Amis du Petit Anjou	p 16
Chemin de fer du Haut Rhône	p 18
News et Courrier du Lecteur	p 18-19

Notre couverture : La Felin-Hen sortie pour sa première chauffe à l'occasion de la visite de la famille Brewer et de leurs amis. Le 26 août 2008. Photo P. Mourot.

Au dos : A Spruce, Shay # 5 et les diesels au fond. Photo de Ma Dalton.

CLIQUEZ TOUT ICI



▲ Shays au départ.

CASS :

Située au pied des Monts Alleghany, loin de toute "civilisation", Cass reste le paradis des locomotives forestières à l'Est des Etats-Unis. Largement financé par l'Etat de Virginie Occidentale, ce réseau à voie normale a été créé en 1963, dès l'arrêt d'exploitation forestière de la "Mower Lumber Co". Long de 15 miles (22 km), la ligne a été entièrement reposée, re-ballastée, principalement à cause de l'arrivée de la "Big Six", Shay de 150 tonnes, "la plus lourde et la dernière Shay", construite par Lima en 1945. Le parc de locomotives est constitué d'une douzaine de Shays, une Heisler et une

Climax, actuellement en cours de reconstruction totale. Ces machines, d'un poids de 80 à 90 tonnes, sont équipées de trois bogies et fonctionnent au charbon. Pour 2008, pas moins de 5 Shays et une Heisler sont en service. Les ateliers, extrêmement bien équipés, et remises peuvent abriter l'ensemble de ce matériel. Le Cass Scenic RailRoad emploie 75 salariés, dont 50 à temps plein et transporte 55.000 voyageurs chaque année.

Ma première visite sur ce réseau remonte à 1981, c'est elle qui m'a inoculé le virus des chemins de fer forestiers US !!

▼ F 7 Western Maryland.



Cass Scenic RailRoad

TEXTE DE GUY TYTÉCA
PHOTOS DE CATHY "MA DALTON" BERTET

Située au pied des Monts Alleghany, loin de toute "civilisation", Cass reste le paradis des locomotives forestières à l'Est des Etats-Unis.



▲ Ma Dalton lit Le Tortillard devant la Climax !



▲ Spruce, double traction de Shays

Railfan Week End des 17 & 18 mai :

Leur saison s'ouvre classiquement par le "Railfan Week End", dont le thème cette année est "Titans of the Mountains" et nous avons modifié nos dates de "voyage d'études" pour y participer !

Samedi, de 7h30 à 18h, trains spéciaux, nombreux arrêts-photos et rencontre avec deux diesels "vintage", une F 7 et

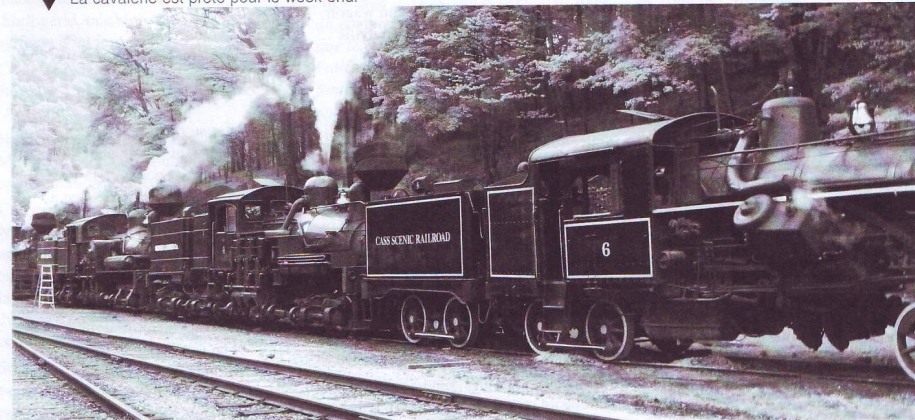
une Baldwin BL 2 des années '40.

Double traction de Shays pour notre rame de 400 personnes, réparties dans huit voitures et deux cabooses. Un deuxième train, forestier celui-là, précède le "spécial". Une ligne de connexion de 2 miles avec le "grand" réseau a été entièrement reconstruite. Et c'est ici, à Spruce qu'avait lieu le clou du spectacle, avec nombreux passages des trois trains, croisements, dépassements, etc ...

Pour dimanche, au programme : faux départs simultanés de trois Shays, suivi d'un autre train spécial et encore des arrêts-photos. C'est à ce moment que le soussigné s'est vu offrir un accompagnement en cabine, vieux rêve pour un fanatique de forestiers US !

Fin du spectacle à 15h, sous une pluie battante ! Prix pour les deux journées, lunches copieux inclus : \$ 175.00 et ça les valait bien ...

▼ La cavalerie est prête pour le week end.



DURBIN :

Aussitôt terminées les festivités à Cass, nous nous sommes rués vers Durbin, 30 miles plus loin. Ici, sur des vestiges semblables à ceux de Cass, une Climax solitaire tirait sa rame sur une voie

" réellement " forestière ! Quelques véhicules rail-route se trouvent sur les voies de garage, mais surtout une Heisler en " kit ", qui, semble-t-il, n'attend que son remontage !

En conclusion, quoique éloignée de tout circuit traditionnel, cette région de l'Est des Etats-Unis mérite certainement le détour et offre un aspect radicalement différent des réseaux de l'Ouest, que nous visitons habituellement ●

BABYLAND

A la suite de la création de la ligne du zoo d'Atilly vu dans Tortillard 29, voici le résumé de la réalisation de mon deuxième réseau en voie de 60 cm à Saintry, près de Corbeil Essonnes.

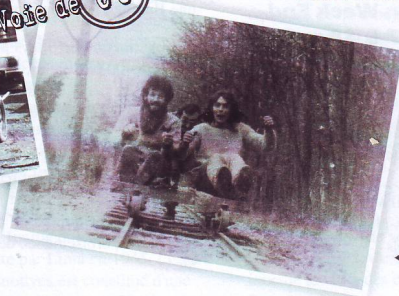
PAR PATRICK MOUROT

Voie de 60 cm

Souvenirs



Restauration des baladeuses provenant de Ozoir-la-Ferrière.



Des lorrys anciens pour transporter le voies ferrées à l'aller, et les copains, au retour.

Au bout de trois ans, la pression des propriétaires du zoo où j'avais installé mon premier train me fit prendre la décision de partir pour être indépendant. De plus j'imaginai déjà construire un réseau dans une 2^{me} version améliorée. Plus tard la création d'un parc de loisirs à côté de Corbeil Essonne était semble-t-il une assez bonne opportunité. Contact, Accord, Plan furent conclus avec rapidité, il restait à installer ce nouveau réseau à partir des restes du premier.

Cette fois-ci le circuit en boucle mesurait plus d'un kilomètre. Trois wagons furent nécessaires, il fallut reconstruire du matériel. Pour rendre un caractère authentique à l'ensemble,

j'ajoutai à la rame voyageur, un wagon plat " laitier " construit par Decauville vers 1890. Ce wagon était utilisé autrefois à la construction de la ligne betteravière entre Pithiviers et Toury. Ce wagon plat faisait partie de la collection Bayon. Monsieur Bayon était un grand collectionneur qui, s'il s'était entendu avec l'association de sauvegarde de la ligne, aurait ajouté ses 4 km de voies, ses 7 locomotives et sa ribambelle de wagons à la ligne du musée des transports de Pithiviers. Faute de quoi il emporta son matériel à Niort. Je connus trop tard la vente de cette collection car les grandes associations de l'époque emportèrent la majeure partie et cela sur les indications d'un " ami " de mon groupe de travail qui eut la primeur de

cette information mais, qui vraisemblablement ne donnait pas cher de mon avenir.

Les travaux au parc de loisirs, Babyland, étaient rondement menés mais il manquait encore de la voie. Il fallut en trouver d'urgence. C'est à Ozoir-Voulgis que l'on découvrit une ligne de carrière de Meulière, restée encore intacte, aboutissant à la gare SNCF. L'apport de cette voie fraîchement déterrée créa un contraste surprenant de couleur de terre et de rouille avec le reste de la ligne. Cela inquiéta les promoteurs du parc pour l'aboutissement des travaux. La location de ce train aux gestionnaires du parc me

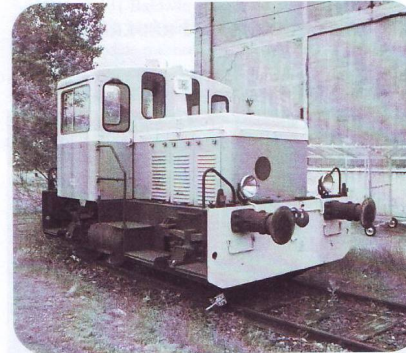
donna plus de liberté et de précieuses économies indispensables à la réalisation du prochain circuit qui, déjà germa dans mon esprit depuis

longtemps. Je voulais un circuit authentique sur la trace d'un réseau industriel fermé. Je voulais un site dédié, doté d'une d'histoire locale active,

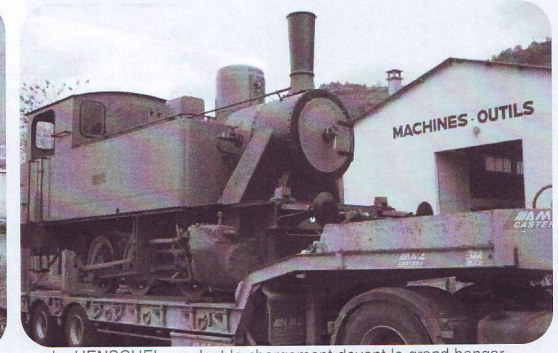
orientée vers le sable et les forêts de sapins. Je cherchais une infrastructure à moins d'une heure de Paris, sur un site privé. J'allais être servi...●

Le Train des Mouettes

Fou du train



Ci dessus le loco-tracteur Y2146. Mai 2006.



La HENSCHEL pendant le chargement devant le grand hangar.

Le Train des Mouettes est exploité par une jeune association, Trains & Traction, dont le but est de sauvegarder le patrimoine et les savoirs faire ferroviaires.

Elle s'attache à restaurer la 030T SCHNEIDER, qui a besoin de travaux sur le moteur (segmentation, surfaçages des tiroirs, entre autres). Et T&T vient d'acquiescer l'ancienne machine de manœuvre de la Société JAPY (horlogerie, machines à écrire, matériel agricole dont les pompes JAPY). Cette HENSCHEL n° 11128 de 1912, a été sauvée par un amateur d'Espalion (Ardèche).

Notre dépôt de Chaillevette, en Charente Maritime, est plein, et un chantier y est en préparation : le bétonnage du sol. Une expertise de la locomotive SACM N° 8157, Ilène, est prévue courant novembre pour compte d'un acheteur éventuel. Cette machine, en chauffe pour la dernière fois à Miramas en octobre 2006, n'a pu être mise en service cet été comme prévu sur le Train des Mouettes. Son départ laissera la place au yoyo qui normalement arriverait en décembre. Ce petit engin permettrait de sortir la vapeur

pour l'allumer hors du dépôt, car cet été il est prévu de laisser le diesel en bout de ligne, en tête de sa rame, pour éviter les marches haut-le-pied.

Comme la priorité est aux engins d'exploitation 2009 et que nous manquons de place sous abri, nous mettons la HENSCHEL à l'abri chez un réseau ami.

Ensuite commencera pour elle la phase "devisage" : *AVIS : nous cherchons déjà un compresseur pour le frein : elle n'a que le frein à vapeur, le frein à main (à l'allemande, avec un "camembert" de fonte) et la conduite blanche.*

Nous voudrions pouvoir commander la chaudière neuve dans un an. Cet été encore, nous prévoyons héberger les bénévoles et leurs familles, à quelques kilomètres de la plage, et à côté de la piscine olympique avec accès gratuit : Monsieur est dans le train, et la famille est en vacances quasi gratuites : une formule qui explique que nous ayons quarante cinq bénévoles actifs sur cinquante membres : c'est ça aussi, le Train des Mouettes.

La saison prochaine devrait s'étaler sur 94 jours d'exploitation au lieu de 60

cette année, ce qui permettra d'accueillir les groupes en avant et en après saison. Et cela demandera donc plus d'actifs. Hors ces actifs arrivent chez nous avec une formation assurée par un, d'autres réseaux ; c'est pourquoi nous lançons le **Prix Trains & Traction**, d'une valeur de 2.000 € destiné à aider la réalisation d'un projet dans toute association dont un membre est venu comme bénévoles au Train des Mouettes.

Tout membre de l'association de départ, même si ce n'est pas celui qui est venu, peut présenter un projet.

Plusieurs projets peuvent être proposés au profit d'une association.

Le jury, de six personnes, compte deux journalistes ferroviaires, deux membres de Trains & Traction et deux amateurs non membres de T&T.

Les projets doivent être adressés à traindesmouettes@orange.fr

Avec le soutien du Conseil Général de la Charente Maritime et l'implication des actifs tant locaux que de toutes les associations du pays, le Train des Mouettes est reparti ●

OLIVIER JAUBERT

Le train de Monclar de Quercy

Le grand petit train...

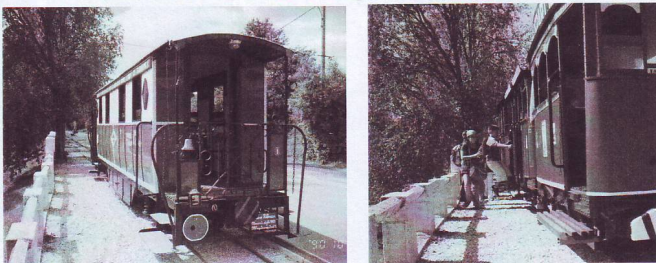
...Ou, lorsqu'un modeste train touristique prend des airs de grand.



Le Chemin de Fer Touristique des Lacs de Monclar, petit réseau long seulement de 1km500 permet un voyage instructif d'une heure, aller-retour, durée idéale pour une escapade.

TEXTE ET PHOTOS DE FRÉDÉRIC PICA

▲ La "Baudouin" lors de son dernier voyage au terminus de la grande digue. Les phares vont être récupérés pour la nouvelle loco et l'attelage installé sur une remorque tramway.



▲ La 1ère classe, en sortie exceptionnelle, attend les enfants à la sortie de la piscine.

Le train de Monclar de Quercy vit une nouvelle ère. Après une saison touristique riche en visiteurs individuels, grâce à l'implantation, sur le site du chemin de fer, de 120 chalets familiaux, renouvelés chaque semaine par de nouveaux arrivants. Les écoles primaires du village ont demandé à la mairie de permettre le transport des enfants entre les écoles et la piscine couverte et chauffée, qui se trouve au terminus plage. Chose acceptée, voici notre vaillant petit train qui, dans une sorte de ballet, effectue des navettes trois jours par semaine, avec des horaires bien précis... Surtout les trains de 11h45 à cause de la cantine et celui de 16h10 en correspondance avec les bus scolaires. Certains jours, des voitures de parents attendent les enfants, ce qui donne une véritable ambiance de gare voyageurs. Cette opération vient de se terminer à la fin octobre mais elle se renouvellera dès le printemps prochain. Dans ce contexte, la vieille remorque de tramway inutilisée depuis plusieurs années a repris du service dans un rajeunissement intégral.

Le locotracteur au moteur Deutz de 1958, ne permet plus de tirer autant de wagons dans la rampe la plus importante de la ligne. Aussi nous avons acquis une machine plus puissante et nous allons rénover la voie dans bien des points sensibles du réseau.

Le succès du train de Monclar est lié aux quatre arrêts commentés le long du parcours. Les voitures sont en fait des copies de remorques de tramways urbains d'autrefois devenues très mode avec le renouveau des tramways. La Pullman à bogies sort exceptionnellement pour une institutrice enceinte qui profite du confort de cette voiture... les remorques tramways ont une suspension des plus spartiates. Ces voitures sont construites sur la base de grosses berlines à charbon des houillères des Cévennes. Les bogies aux essieux très rapprochés donnent une impression de vitesse, par leur "tac-tac, tac-tac" ... et cela à 10km/heure.

La chance des C.F.T.L.M. c'est d'être situé à la frontière entre le Tarn et le Garonne.

Premier arrêt : dans une courbe en hauteur du lac, vous avez droit à une vue magnifique sur celui-ci, qui se situe en Tarn et Garonne, et la colline en face, qui est du Tarn.

Deuxième arrêt : à la " Gare centrale ", l'histoire des tramways en France, déçus et réhabilités, vous est contée.

Troisième arrêt : au bas de deux vieilles fermes de 1808 construites en terre crue.

Enfin, dernier arrêt : au bout du Tarn et Garonne, à quelques centaines de mètres du Tarn. On vous raconte la forme de poing du département créée par Napoléon qu'il délimita " en posant son poing sur la carte ".

Le petit réseau se parcourt en une heure de voyage, entrecoupée de haltes instructives et ont pour thème : l'histoire de la région et des tramways, et aussi des haltes pour les photographes tant le paysage traversé est magnifique.

Venez bientôt à bord de ce train insolite pour retrouver le charme des voyages d'autrefois ●

Felin-Hen en action en août 2008 !

La famille Brewer et leurs amis sont venus tout spécialement pour la première mise en chauffe de la machine, le 26 août.



La 131 Baldwin en voie de 60 cm, Felin Hen, seule machine de ce modèle recensée aujourd'hui est finie de reconstruire. Cette machine achetée en 2002 en Australie à l'état de pièces détachées n'existait plus qu'au tiers de sa totalité. Il manquait une partie de la chaudière, la boîte à fumée, la cheminée, l'avant du châssis, le bissel avec son essieu porteur, la cabine, son plancher, le tender à charbon, les deux caisses à eaux latérales et l'ensemble de multiples passionnés fut alors indispensable à Patrick Mourot, pour la reconstruire dans sa version d'origine dans le respect des gestes et des savoirs faire de l'époque. Richard Dunn, auteur d'un ouvrage au sujet des trains militaires importés en France vers 1917, a retrouvé les plans de cette machine. Henry Dupuis a retrouvé la plaque du constructeur, démontée vraisemblablement vers 1920, avant que la machine parte en Angleterre. La machine est expédiée en Australie en 1940.

Les essais ont eu lieu le 23 août en l'honneur d'une équipe de passionnés anglais animée par la famille Brewer à qui l'on doit le rapatriement possible de Felin Hen en France. La locomotive, fraîchement assemblée par son propriétaire, n'avait pas sa peinture définitive. Il fallait encore installer le sifflet et les injecteurs. Mais cela n'enleva rien au bonheur de ces fans anglais venus tout exprès pour inaugurer la fameuse locomotive.

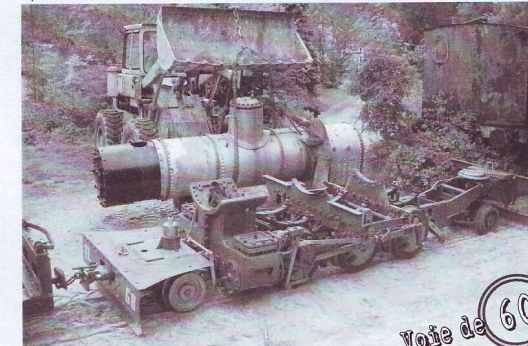
Aujourd'hui Patrick Mourot travaille aux finitions de Felin Hen puis commencera la restauration de la citerne à eau, tender appartenant à la machine qui lui permettait autrefois d'avoir une grande autonomie. Ce water tank découvert dans un jardin de Touraine grâce au jeune historien ferroviaire, Eric Fresné. Plus tard, ce sera la restauration du couvert (dit box car en Américain), wagon retrouvé et offert par un cultivateur à Pithiviers. Les

wagons plats existent aussi dans les stocks, mais une chose à la fois, ils seront restaurés plus tard. L'inauguration officielle aura lieu à la belle saison mais quelques remerciements ne semblent pas pouvoir attendre aux yeux de Patrick, tant chacun fut indispensable pour aboutir à ses travaux : Colette Campagne pour le précieux don des machines outils de l'usine de son grand père, Ernest Campagne fabricant de locotracteurs dès 1902 et Francis Artu pour avoir fondu plus de 900 kilos des pièces manquantes. Le travail admirable dans le respect des traditions de l'époque, réalisé sur cette machine presque disparue, ajoute une pièce majeure au patrimoine ferroviaire français qu'il faudra désormais choyer sans hésitation ●



▲ La citerne Pershing au Tacot des Lacs, retrouvée dans un jardin de Touraine. Elle provient vraisemblablement du camp américain de Romorantin.

▼ La mise en place de la chaudière, acceptée par les mines au début du mois d'août.



Cette activité industrielle bouleversa l'activité locale et transforma la vocation professionnelle initiale de nos villages, jusqu'alors tournés vers l'agriculture et la forêt. Il entraîna aussi une demande de main d'oeuvre venue d'autres horizons. Ainsi, des Nords africain, des italiens et même des libérés conditionnels, logés dans des baraquements de fortunes, vinrent apporter leurs concours. Un autre besoin se fit rapidement sentir : celui d'un

moyen de transport rationnel approprié. Au départ, les chariots remorqués par des chevaux, puis les transporteurs à câbles semblables à des téléphériques, et enfin des chemins de fer portatifs pour approcher les sables vers les routes carrossables firent leur apparition dans toutes les sablières de la région, dites de Fontainebleau. Mais l'augmentation de la production conjuguée avec la fin de la guerre de 1914-1918 fit apparaître d'importantes lignes de chemins de fer en voie de 60 cm des surplus militaires.

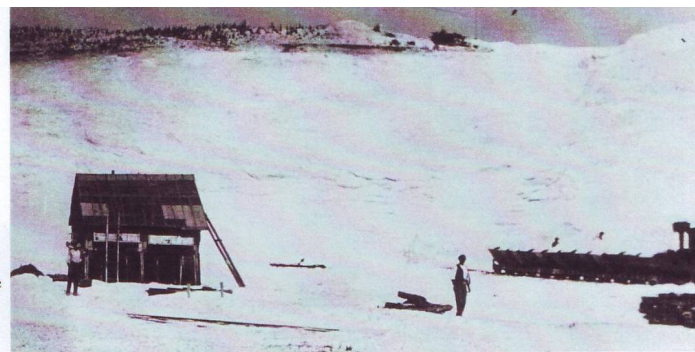
Les plus importantes comme celle de Bourron Marlotte qui faisaient déjà appel à la traction mécanisée renforcé son équipement à cette occasion.

Le Tacot des Sablières de Bourron-Marlotte fut installé vers 1912, dans un premier temps, entre la sablière et la gare de Bourron-Marlotte, cela dans le but d'acheminer le sable au lieu de traitement du sable, situé dans la zone industrielle de la route de Villiers et

ensuite par trains de grandes lignes.

Ce sable alors était expédié par train depuis la gare marchandises SNCF de Bourron-Marlotte. Un embranchement permettait la livraison du sable directement en gare de Bourron terminant par une estacade au bout d'une rampe permettant de transvaser le sable directement dans les wagons à voie normale.

Cette ligne, à l'époque traversait la route



▲ Dans les années 20, fond de la sablière de Bourron Marlotte. Locomotive DFB et wagonnets Decauville. Collection du Tacot des Laas.

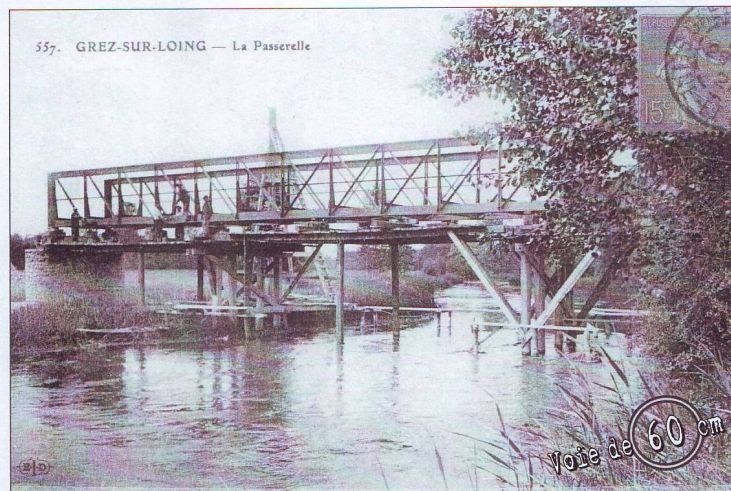
DOSSIER

Le Tacot des Sablières de Bourron-Marlotte

L'exploitation des sablières de Bourron-Marlotte débuta au début du 20ème siècle, en plein essor du siècle du fer.

Le sable pur de silice contenu dans le sous-sol de notre région transforma la vie économique locale. Ce sable était expédié pour un usage industriel aux quatre coins du globe. Il était principalement destiné à la fabrication du cristal à Venise, du verre, et à la fonderie, déjà en pleine activité.

Devant l'atelier de la route de Villiers, il y avait des wagonnets à bennes et des wagonnets en bois construits par des charons, à droite des DFB étaient déjà inutilisées dans les années 60. Photo M. Testard.



▲ Construction du pont du Tacot vers 1920. Editions ED.

nationale 7 ! En 1930, un accident avec une voiture rapide décida les promoteurs à réaliser un passage inférieur en colimaçon. La voie passait sur la ligne à voie normale, tournait en boucle pour repasser sous elle-même juste avant de passer sous la nationale 7. Le petit tunnel sous cette nationale est toujours visible, comme les pieds du passage supérieur au dessus de la SNCF.

Le dépôt atelier des machines, magnifiquement construit en métal et en briques ne pouvait recevoir seulement que deux machines. Il fut construit en 1913 et était équipé de machines outils nécessaires à l'entretien des locomotives. Ces machines outils étaient animées par un moteur à vapeur placé dans la partie extrême des locomotives et raccordée

par un chemin de courroies plates dans sa charpente. Ce bâtiment fut prolongé d'un appentis de bois sous lequel beaucoup d'ouvriers s'affairaient à l'entretien des pièces du réseau, du matériel roulant, mais aussi à forger de nouveaux aiguillages et même des wagonnets en bois. Un plus grand fut construit vers 1920, il permettait de lui seul d'héberger plus de 10 machines, il était équipé de pont transbordeur, de fosses et de machines outils plus performantes comme une presse à essieux hydraulique. Cet ensemble se trouvait encore en 2006 le long de la route de Villiers. Cet atelier nous l'avons acquis cette même année pour le démonter et le reconstruire sur notre site (Tortillard n°23).

place en 6 mois par des entreprises spécialisées. Les travaux furent pilotés par le bureau des ouvrages d'art de la SNCF de la région Sud Est et financé par le conseil général.

A ses débuts, vers 1913, le train était tracté par une toute petite locomotive de fabrication française, une Decauville, nommée Pauline, elle ne pouvait remorquer que 5 tonnes de sable. La distance à parcourir et la nécessité d'activer la production imposaient l'acquisition de machines plus puissantes que ce premier engin. Après la grande guerre, la ligne pu s'équiper de machines plus performantes grâce à l'acquisition de surplus de l'armée. C'est ainsi que des machines à quatre essieux chipées à l'armée allemande firent leur apparition

Vers 1920, un prolongement entre Bourron-Marlotte et Moncourt-Fromonville fut posé, toujours en profil de voie de 14 kilos par mètre, pour expédier la production par voie fluviale. Ce prolongement en direction de Moncourt nécessita la construction d'un pont métallique de 35 mètres afin de franchir le Loing. Un pont de type Eiffel fut édifié et les entreprises locales construisent les pilastres. Les gabarits de ces maçonneries se trouvaient encore chez le maçon Dupérat à Grez sur Loing en 1990. Le superbe pont métallique existe toujours, nommé le Pont du Tacot. Il chavira à la suite de la tempête de 1999 mais fut heureusement remis en



Le Billard n°6 revient de la sablière tractant 15 wagonnets lourdement chargés. Bourron Marlotte, le 25 août 1969. Photo J.-J. Doërfinger.

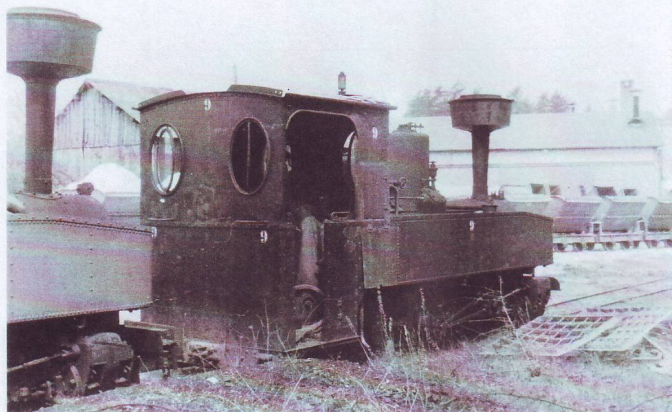
dès 1919. L'utilisation de ce matériel étranger fut rendue possible car l'écartement de la voie ferrée de 60 centimètres correspondait au standard de toutes les armées. Un détail qui n'en est pas un vraiment aurait pu transformer ces acquisitions en catastrophe, car les machines récupérées au front et revendues aux entreprises n'étaient pas déminées et une quantité importante de détonateurs et d'explosifs séjournait dans les tubes à fumées de ces machines. Le parc machine n'était composé que de DFB. Deux d'entre elles furent revendues au musée de Pithiviers l'une fonctionnelle, l'autre est placée sur un rond point, tandis que deux autres finirent leurs jours chez un mécanicien industriel à Nemours, industriel qui avait épousé la fille du directeur de la sablière vers 1970.

Vers 1955 ces machines à vapeur furent progressivement remplacées par des locotracteurs Billard réformés de l'armée française. Ils avaient comme les vapeurs un équipement d'attelage bien singulier au réseau : une petite plate-forme métallique carrée d'où l'on pouvait se tenir debout, finissant par un simple crochet. En effet à Bourron on ne tractait que des Wagonnets Decauville et l'attelage se faisait par le crochet du type wagonnets. Tout de même une plate-forme Péchot servait pour le transport des rails et du matériel d'entretien. C'est cette même plate-forme que l'on utilisa au démontage des restes de la ligne en 1975. Les rames étaient composées de 15 wagonnets gris et dont deux étaient freinés. Ces wagonnets serre freins avaient une plate-forme surmontée d'une manivelle de freinage. Ils étaient peints en rouge. Les locotracteurs étaient retournés une fois par semaine afin d'équilibrer l'usure des roues provoquée par le sable. A l'abandon de la ligne du canal où l'on pouvait encore profiter du triangle pour cette opération, on retournait désormais les locotracteurs sur une grande plaque de tôle lisse placée sur la voie au dépôt de Bourron.

Comme nous l'avons vu, la ligne, dite du Tacot, passait par la commune Bourron-Marlotte, de Grez sur Loing et

de Moncourt-Fromonville. Sur la commune de Grez s'ouvrit en 1945 une ballastière nécessaire à la reconstruction du réseau ferré national. Les trains de la sablière remontèrent donc plus à vide comme auparavant mais déposèrent le ballast lavé en gare de Bourron Marlotte. Un contexte finalement assez rare pour une petite ligne industrielle de ce type qui trouvait alors un transport à faire dans les deux sens de déplacement des trains si bien que l'on ne roulait jamais à vide sur ce réseau. Vers la fin de son exploitation, le transport fluvial abandonné, le réseau fut limité à la section située entre la gare de Bourron et le canal, avant d'être progressivement démantelé.

Les plus grandes associations de passionnés de voie de 60 toujours en activité aujourd'hui, tentèrent à plusieurs reprises de convaincre le propriétaire de



▲ 2 DFB, dont la n°9, sont garées en bonne état devant le dépôt. Photo de M. Testard.

la sablière de ne pas déferer son réseau et d'en faire un touristique. Ces refus décidèrent les associations à se tourner vers d'autres sites disponibles et cela donna naissance à des touristiques, dans le Loiret, dans la Somme, et dans l'Essonne, d'autres abandonnèrent l'idée d'un train touristique. Rien n'arrêta la destruction du réseau car le propriétaire voulait avant tout se débarrasser de ce genre d'initiatives et d'en finir définitivement pour ne plus être dérangé

sur ses terres par ces opportuns aux projets jugés farfelus.

Quelques années plus tard vers 1980, je retournais au village de mon enfance comme pour retrouver ce passé qui m'avait échappé. En effet vers l'âge de 5 ans mon père ne prit jamais le temps de me montrer ce fameux train qui devait faire mon bonheur si on me le montrait. Des amis, voyant ma passion des trains lui conseillai de me montrer le Tacot de la sablière, mais mon père toujours occupé à travailler n'entendit pas ce qui resta pour moi un mystère : Mais quel était donc ce train miraculeux ? J'avais pris la décision alors d'aller le voir quand je serai grand. Malheureusement en 1980 ce train avait disparu. Il me fallut le reconstruire comme pour retrouver son mystère. Les choses arrivèrent au gré de la vie et j'étais l'auteur de deux autres réseaux en voie

de 60 centimètres et avec la déception acquise des deux expériences malheureusement de trains touristiques installés chez les autres, m'amener à penser qu'il fallait être propriétaire de ses terrains afin de construire quelque chose à son idée. Je rencontrai alors le propriétaire pour acquérir ses terrains sur lesquels je retrouverais les traces du réseau disparu ; je bénéficiai de son histoire et des ses structures encore existantes. Les quatre ponts, les ateliers

et le talus de l'ancien réseau étaient toujours là. Il me fallut deux ans pour convaincre ce propriétaire qui finalement accepta car il ouvrait son château au public et qu'il ne souhaitait pas déplaire à la maison départementale du tourisme qui subventionnait son projet et commençait à s'intéresser au mien.

Je commençai sans avoir le premier sou, ni avoir signé l'acte de vente, je me retrouvais d'un bond, au démontage du réseau de la cimenterie de Montebourg où les Ciments Français fermaient une ligne de 7 kilomètres que je devais démonter sans fléchir la totalité de réseau et le directeur amusé par mon entrain fit le pari de m'offrir les engins moteurs si je réussissais cet exploit de démontage. Un vieux camion semi-remorque, un Dodge US et un vieux tracteur agricole Pony et quelques bons copains me permirent de venir à bout de ce chantier. L'action se déroula dans un théâtre sans fin, de fatigue, d'intempéries et de matériel hors d'âge. Le démontage amusant en été devint une usure l'hiver où la pluie déforma le terrain de glaise où tout s'enlisa pour disparaître dans la boue. Le tout rapatrié, je commençai avec les quelques amis qui me restait la reconstruction de la ligne : le Tacot des Sablières appelé à son ouverture le Tacot des Lacs par le célèbre publicitaire en vogue en 1985 : Roland Ansermet.

L'exploitation touristique commença dans un bonheur indissimulable. L'inauguration en 1985 avec deux trains remorqués par des machines à vapeur. La 040 DFB Henschel de la sucrerie de Maisy achetée par la maison de la culture de Conflent Jarny et la belle 020 Jung des sablières de Nemours achetée à mon ami Jean André Hummel sonna

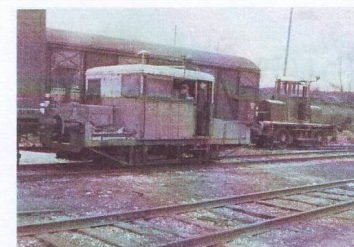
l'ouverture d'une belle entreprise. Le succès vint très rapidement et le Tacot recevait plus de 16000 visiteurs par an. Deux salariés étaient nécessaires car le travail ne manquait pas.

Le Tacot des Lacs se retrouva sur la scène médiatique : presse, télévisions et expositions gigantesques à la porte de Versailles. Victime de son succès il fit aussi des envieux et les problèmes se succédèrent au point où je fus tenté de m'éloigner de l'hypocrisie et de quelques personnages pas très évolués devenus nocifs. J'orientais alors mon activité, avec mes meilleurs amis, vers la restauration des trains anciens et une activité d'accueil de groupes seulement afin de garder un fonctionnement plus agréable et plus discret.

Aujourd'hui, les trains sont réunis en une magnifique collection privée devenue unique. Elle est composée de 12 locomotives à vapeur, de plus 70 locotracteurs Diesel ou électriques et une multitude de wagons. Le thème principal de la collection est bien sûr celui des trains des sablières de notre région, mais plus largement celui des trains de transports de marchandises industrielles divers. L'ensemble comporte aussi plusieurs exemples de trains militaires de 1914-1918.

Des trains de cette collection viennent d'être retenus par le Ministère de la Culture au classement à titre de monument historique :

Le train le plus célèbre d'entre eux est une rame militaire française conçue en 1888. Unique vestige de train militaire français sauvegardé au monde, regroupé dans sa totalité, aucun élément



▲ Draisine Campagne et locotracteur Decauville du type PLM manoeuvrent les wagons sur l'embranchement de la SNCF. Photo M. Davy.

ne manque : wagons plats pour le transport des hommes et du matériel, wagons à fourches pivotantes destinés au transport des canons et des voies provisoires et wagon-citerne à eau destiné à l'approvisionnement de l'eau potable.

Parmi ce classement figure une locomotive Koppel de 1908 utilisée sur un réseau des sablières de la SIFRACO situé entre Nemours et Ormesson, elle remorquait des petits wagonnets en bois construits par les charbons de Saint Pierre-les-Nemours.

Un de nos autres engins classé est un Baldwin à essence de 50 HP construite en 1917, utilisé pour remorquer les trains militaires. Cet engin est capable de fonctionner sans panaches de fumée pour s'approcher discrètement des lignes ennemies.

Les dernières acquisitions sont intéressantes comme cette 020 Popineau retrouvée dans la forêt calédonienne et ce wagon citerne américain en Touraine, deux pièces uniques.

La collection est accompagnée de l'atelier Campagne offert par Colette Campagne qui hérita l'usine de son grand père et l'offrit à notre association en 2005. Nous avons sauvé de la démolition l'ensemble du parc machines outils, des locotracteurs inachevés, le

A Bourron-Marlotte, le 25 août 1969. Le train repart à vide en direction de la sablière. Photo J.-J. Doërflinger.



fond documentaire complet de 1902 à 1982 et les bureaux. Cette acquisition est vitale pour nos reconstructions et nous envisageons de remettre cette usine en scène dans un très grand bâtiment de 1920 sauvegardé dans ce but.

Les projets ne manquent pas, mais les difficultés aussi il nous faudra prendre de grandes décisions prochainement car le pôle de Bourron, Grez-Moncourt malgré son ancrage local ne semble pas requérir les bonnes conditions à notre extension culturelle. Des

opportunités intelligentes se présentent à nous et c'est tant mieux, cela dit ce sera l'objet d'un autre débat car aujourd'hui rien ne peut être encore dévoilé●

Rassemblement à la mine de NOYANT D'ALLIER

TEXTE ET PHOTOS DE GUY BAUDOIN

Les 13 et 14 septembre derniers, le Musée de la Mine de Noyant d'Allier organisait, sous la baguette du chef Jean Pierre Hacard, une manifestation fort sympathique intitulée "rassemblement des amateurs de trains de jardin"

Je venais de passer 10 jours dans le midi et j'avais prévu de rendre visite à mes copains de Noyant. Il est vrai que depuis 2002, je me rends aux expos organisées par JP Hacard et ses collègues, et je ne suis jamais déçu.

Cette réunion très conviviale regroupe donc des amateurs de voie de 32 et de 45 à des échelles allant du 1/43° au 1/13,3° ou du 7mm au 7/8 n2 selon le langage que l'on emploie. Mais bon, tous les écartements et toutes les échelles sont admis, tous les styles : vapeur, diesel, électrique, ancien, moderne, coarse scale, fine scale, tin plate, analogique, digital, électrique sur batterie ou prenant le courant par 2 rails ou 3° rail, central ou latéral, caténaire, fonctionnant à vapeur vive. Tout est admis, du moment que l'on

viene avec le sourire et l'envie de se faire plaisir. Et l'on vient, quelquefois même de très loin puisque on a pu admirer le matériel d'amateurs Hollandais, Belges, Suisses, Toulousains, beaucoup de Parisiens ou banlieusards qui viennent oublier le vacarme et la pollution de la capitale dans ce havre de paix qu'est le Bourbonnais. A propos, si vous ne voulez pas vous fâcher avec vos hôtes très accueillants, ne dites surtout pas que c'est en Auvergne.

- Parmi les merveilles aperçues ce jour là, de la vapeur vive US en 7/8"n2 soit du 1/13° autrement dit de la voie de 60 cm ou 2 pieds sur de la voie LGB (45mm) circulant sur un très beau réseau typiquement américain avec ses aiguillages "STUB" et ses bâtiments en bois particuliers à ce pays, où même le "Bordel" était représenté avec l'intérieur aménagé et habité.

- Des Decaerville à la même échelle à vapeur vive circulaient sur de la voie en G.

- Beaucoup de voie métrique au 1/22,5

avec du LGB - du Bachmann et du fait main comme la Micheline de Madagascar et le Renault KG ainsi que les voitures Baie de Somme, splendides modèles que l'on ne voit que trop rarement.

- Un hollandais membre du Gemme et bien connu en France était venu avec un stock d'engins moteurs et autorails reproduisant du matériel français fort bien traité au 1/22,5. Il faut dire que le réseau en G des gars de Noyant est de toute beauté. Voie impeccablement posée permettant un fonctionnement sans faille dans un décor de très haute qualité.

- Des gares et des remises au 1/22,5 en cours de construction démontraient le savoir faire de leurs auteurs.

- Un amateur Belge et sa charmante compagne, tous deux également très connus en France, avaient fait le voyage pour nous faire admirer du matériel US à l'échelle G sur un réseau démontable. Ils avaient apporté une telle quantité de matériel qu'on aurait pas été surpris de les voir arriver avec un semi-remorque !

- Un membre de l'association de la mine de Noyant avait quant à lui un petit réseau en Zéro tin plate dont le matériel semble être sorti du magasin la veille tant son état paraissait neuf.

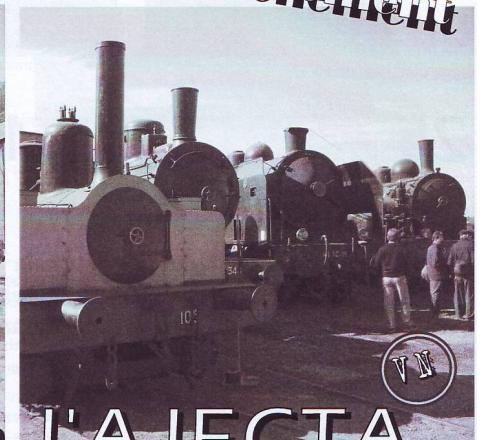
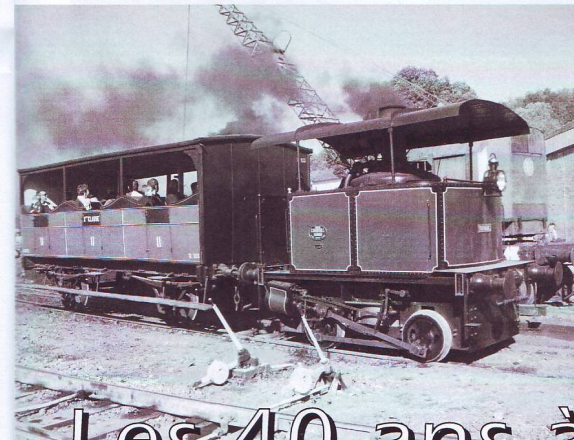
- A l'extérieur, le matériel en voie de 60 du Musée de la mine de Noyant promenait les voyageurs dans l'enceinte du Musée sous un ciel bleu comme celui du midi que je venais de

quitter dans un environnement d'une propreté exemplaire, pas comme dans le midi si vous voyez ce que je veux dire.

Je suis désolé de ne pas avoir mentionné tous les acteurs de cette magnifique fête. Nous avons tous vécu un moment inoubliable, dans une

franche camaraderie empreinte d'un respect dont seuls les vrais amateurs de train, les purs, savent faire preuve.

Encore merci à Jean Pierre Hacard, à Daniel Fournier, aux membres de la mine de Noyant ainsi qu'à leurs épouses. Nous avons aimé, nous reviendrons et pas les mains vides●



Les 40 ans à l'AJECTA

Qui aurait pu manquer les 40 ans de l'AJECTA, cette association chère à tous ?

Son histoire remonte assez loin dans la création de nos associations. Un peu d'avant-garde, l'AJECTA avait souhaité vers 1968, sauver un chemin de fer en province. Découragée par le tissu politique local, (et oui, voyez comment les choses changent vite), l'AJECTA avait alors jeté son dévolu sur la belle rotonde de bois que vous connaissez à Longueville (voir Tortillard n°29). Aujourd'hui, l'équipe est fédérée comme un seul homme autour du redoutable nouveau président : Guillaume Grison, jeune engagé et mordu par ce monde des chemins de fer, lui-même cheminot roulant. Guillaume Grison a su dynamiser le groupe pour réussir un anniversaire mémorable. Les

machines étaient toutes dehors : tout ce qui pouvait fumer, fumait. La 141TB, la 020 Cockerill dite aussi "bouteille à encre", la 020 Maffei jusqu'au fourneau du wagon restaurant Pullman.

Dehors, il était permis de visiter l'incroyable CC 40110 de l'association 231 Pacific vapeur Club. Une myriade de machines de la SNCF : TER, Fret et compagnie étaient là pour marquer l'événement, sans oublier la super bourreuse conduite par Philippe Servant et la draineuse du Rosny-rail, manipulée par son équipe.

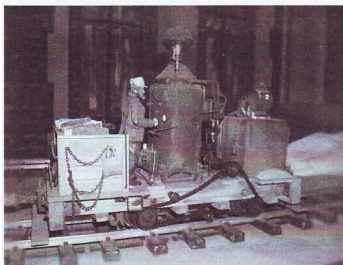
Le samedi, le public s'est amassé à bord de la 141TB pour un baptême vapeur et le dimanche, la belle 141 emmena tout le monde à la campagne du côté de Provins.

Sur le parvis, de nombreuses

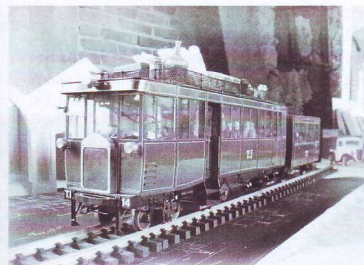
animations étaient prévues, comme un train à voie de 14,5cm construit par Francis Etencelin. Une suite d'expositions de vendeurs de modèles réduits, d'objets de collection, de représentants de plusieurs réseaux touristiques et d'artistes peintres étaient présents. Tortillard avait installé sa petite boutique dans la rotonde afin de recueillir les impressions des visiteurs. En résumé, se fut un travail de longue haleine pour les bénévoles qui ont organisé cet événement. Nombreux furent les visiteurs n'ayant pas vu le temps passer tant ils se sont régalez pendant deux jours.

Un grand merci à toute l'équipe AJECTA pour cette belle fête enfumée et à bientôt●

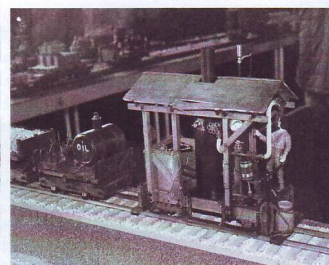
PATRICK MOUROT



Grass Hopper Echelle: 1/22,5.

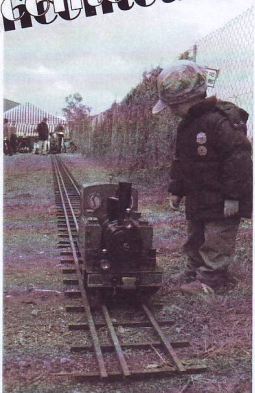


DE DION KG CONSTRUCTION PERSO DU PERE DE DENIS BOUSSAC, Echelle : 1/22,5.



Echelle : 1/13.

Incontournable



Il y avait aussi du 127/184 mm.



Les joyeux animateurs posant devant les voitures B 111 et Ac 21.

25 ANS DES AMIS DU PETIT ANJOU

L'Association des Amis du Petit Anjou est née en 1983, avec l'ambition de réunir les anciens employés du tortillard disparu 35 ans plus tôt, tout en collectant leurs souvenirs.

Les fondateurs, Michel Raclin, Michel Harouy et Max Mary s'étaient donné également comme objectif de faire connaître l'histoire de ce mythique chemin de fer, à travers des expositions et

un projet de livre.

Fin 83, le succès des premières expositions allait les conduire rapidement à envisager la sauvegarde d'une voiture-voyageurs signalée par un visiteur. L'épave, démunie de son

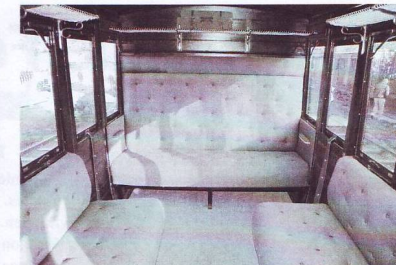
châssis, était à l'abandon au bord de la Sarthe, pas bien loin d'Angers.

A l'époque, la trésorerie de l'association représentait une centaine d'euros par an. Il n'existait aucun local, ni aucun outil. Il fallut attendre 1991, soit 8 ans après la création, pour voir s'élever une bâtisse de 50 m² qui permit de s'attaquer aux premiers travaux et 25 ans pour que la fameuse voiture récupérée au bord de la Sarthe retrouve sa

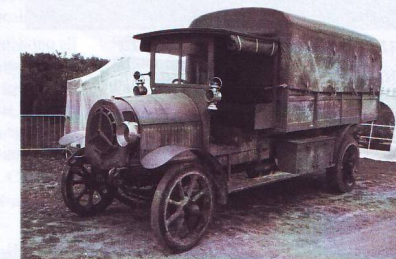
La jolie rame historique en fonctionnement devant les yeux ébahis des grands et des petits.



La draisine en attente de voyageurs sur sa portion de voie.



L'intérieur de la voiture Ac 21.



Le camion De Dion de 1914.

PAR GÉRARD DEZAIRE.

splendeur initiale !

Entre temps, l'association a dû amorcer les finances, et surtout constituer une équipe de travail. Travaillant au rythme des opportunités, elle a d'abord restauré un lorry, une draisine (bien connue), une autre voiture retrouvée en 1994, un locotracteur, ensuite une locomotive diesel et enfin un wagon-marchandises.

En même temps, l'association a déménagé deux fois, pour s'implanter provisoirement en zone artisanale à St-Jean-de-Linières, sur un petit terrain.

Début octobre 2008, une grande fête de trois jours a été organisée, à la fois pour célébrer ce grand anniversaire et inaugurer la voiture Ac 21 découverte en 1983.

Pour la circonstance, la rue a été réquisitionnée, de même qu'un sentier voisin où une voie provisoire de 120 mètres était posée pour la draisine. De la sorte, on pouvait voir évoluer simultanément la rame historique et la draisine. La rame était constituée bien évidemment des deux voitures, B 111 et Ac 21, du wagon tombereau tracté par le V10C.

Bien sûr, beaucoup d'associations ferroviaires se sont jointes à l'AAPA pour ces 3 jours, avec des stands attrayants ainsi que diverses associations locales

(modélisme, faiseur de filets, préservation des moulins, vapeur vive, compagnons d'Emmaüs, animation communale, etc.), sans compter le forgeron et aussi des joyeux drilles qui ont mis une sacrée ambiance, malgré un temps exécrable.

Les moments forts ont été constitués par l'inauguration de l'Ac 21, le vendredi matin. Cette animation grandiose a reçu une véritable ovation avec le vernissage de l'exposition consacrée à l'œuvre intégrale d'Henri Ménéard.

D'autres moments ont été appréciés avec, au milieu d'une remarquable exposition de voitures d'avant guerre, les évolutions du camion De Dion de 1914, de la voiture Citroën B 14 de 1927, de la voiture à gazogène, et bien d'autres choses.

Enfin, beaucoup se souviendront des repas conviviaux, calfeutrés sous les chapiteaux dans une ambiance chaleureuse.

Autre temps fort, le train de nuit du samedi soir a laissé dans les esprits un souvenir magique.

Après la fête, l'association va reprendre ses travaux, avec de nombreux projets : la restauration, d'un wagon couvert du Petit Anjou, la reconstruction d'un autorail De Dion-Bouton JM, à partir de la mécanique d'origine acquise

récemment, ou encore la reconstruction d'un fourgon historique à partir de vestiges récupérés il y a 17 ans.

L'AAPA va aussi reprendre ses investigations et ses démarches dans le but de créer une ligne-musée de quelques kilomètres, afin de donner un cadre à la mesure de son travail.

L'association, qui compte 290 membres cotisants, rassemble 10 à 15 personnes chaque samedi dans le cadre de ses travaux de restauration. Les personnes intéressées par ces sauvegardes peuvent profiter de ce moment là pour prendre contact. L'AAPA reçoit le public tous les week-ends d'été, et peut aussi recevoir toute l'année des groupes pour des conférences avec visite du site et embarquement à bord du train.

Bienvenue aux candidats en tous domaines, de la menuiserie au rivetage, en passant par le soudage, la serrurerie, la mécanique, la pose de voie, la conduite du matériel, l'administration, les travaux d'édition, et même les espaces verts. ●

Contact : AAPA, 86, rue de la Madeleine 49000 ANGERS. Tél : 02 41 88 80 88 / 02 41 39 75 51 / 02 41 18 52 77.

Site : www.petit-anjou.org et e-mail : info@petit-anjou.org

Chemin de Fer du Haut Rhône

PAR JEAN-CLAUDE THOOS.

Depuis 1988, le Chemin de Fer du Haut Rhône circule au départ de la gare de Montaliou Vallée Bleue (ex gare du CF de l'Est de Lyon datant de 1895) sur une ligne de 4 km jusqu'au barrage de Sault Brenaz. La promenade d'une heure environ vous offre la découverte du bois du Corniolay et son mur d'escalade puis les berges du Rhône avec une vue magnifique sur les falaises du Bugey.

La saison 2008 :

Les premiers mois de l'année furent consacrés, comme d'habitude, à l'entretien courant du matériel et à une rénovation complète d'un tronçon de voie d'une longueur d'environ 100 mètres.

Ces derniers ont été les travaux lourds de la saison.

Ils ont débuté par l'arrachage de l'ancienne voie à la mini pelle et décaissage de l'emprise à la recherche d'un sol stable. Ils se poursuivent par le ballastage et la repose de la voie. Et pour terminer les essais sur le nouveau tronçon.

Bon pour le service !

L'exploitation de Mai à fin Septembre :

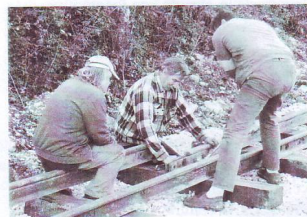
Cette saison, il faut le constater, n'est pas bonne pour deux raisons majeures. La première est le report systématique de l'ouverture jusqu'au 15 juin à cause des conditions climatiques sur la région (pluvieux et froid). La seconde est une baisse très significative des groupes et des individuels à cause d'un manque évident de pouvoir d'achat. Nous n'avons pas encore clôturé l'exercice, mais nous prévoyons une baisse de fréquentation générale de l'ordre 37% par rapport à 2007. La baisse de fréquentation des groupes est de 48%. 2008 est une année à oublier, mais qui va malgré tout pénaliser sérieusement

nos résultats et réduire de ce fait notre capacité d'investissement. Il va falloir s'habituer pour les années à venir à vivre une certaine austérité.

Malgré tout cela, le moral est là et c'est le principal. Nous allons continuer à nous battre comme nous l'avons fait dans les années précédentes pour que le CFHR continue à exister dans les meilleures conditions possibles.

Des chiffres

Longueur du tronçon : environ 90 m.
Poids de ballaste étalé : environ 65 tonnes.
Nombre de traverses : 90.
Nombre de tirefonds : 360.
Durée des travaux : 4 samedis.
Moyen mis en œuvre : 6 hommes, une mini-pelle.
Impossible à quantifier, la disponibilité et la bonne volonté de l'équipe qui a participé à l'opération.



Voie de 60 cm



Des Billard en Australie :

de 1950 à 1955, la CITRA (compagnie industrielle de travaux, filiale du groupe Schneider) participe à la construction du système hydro-électrique de Trevallyn, à proximité de Launceston, au nord de la Tasmanie. Une voie de 1m avait été établie en vue de creusement d'un tunnel destiné à recevoir un conduite forcée.

Billard a livré à la CITRA six locotracteurs T75, deux T75P à voie de 60 (187 & 192 de 1945) et quatre T75P



VM à voie métrique (N°224 & 225 de 1951 et 227 & 228 de 1952...). Par la

suite, au moins trois machines métriques seront utilisées en Nouvelles Galles du Sud et finiront même par être mises à l'écartement "Australien" de 1067mm pour aboutir sur des travaux d'électrification dans le nord du Queensland vers 1986. Le227 est maintenant préservé à Rockhampton après modernisation. Les deux autres sont préservées hors d'usage.

ERIC FRESNÉ

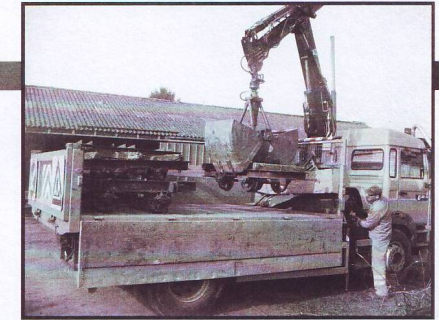
Vas-y Damien ?

Damien et son train :

Un jour, je recherchais des traverses en chêne pour poser une voie. En cherchant dans le bottin, voilà que je trouve une scierie près de chez moi. Je



passes donc un coup de téléphone. Il me dit qu'il a ce qu'il me faut et me demande l'utilisation que je vais en faire, je lui réponds donc que c'est pour poser de la voie de 60 cm dans mon jardin... Tout content ce monsieur me répond alors qu'il y a de la voie de 60 dans sa scierie ! La première visite ainsi que toutes les suivantes furent un réel plaisir. Chez lui tout sentait bon, une



odeur d'un temps malheureusement révolu... Puis un jour, il m'annonça qu'il comptait arrêter son exploitation. Je lui ai donc proposé de préserver tout ce matériel. Il accepta. Nous avons donc réussi à sauver 11 wagonnets plats.

DAMIEN BURY

Wagons et matériel à voie normale disponibles :

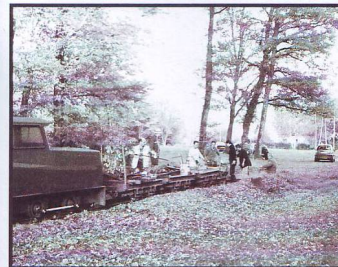
Dépositaire d'une importante collection, Claude Servais doit accomplir une tâche difficile. En effet l'association GLP propriétaire de wagons et matériel à voie normale a décidé de mettre sa collection à disposition des passionnés volontaires. Ces matériels doivent être sauvés de la disparition pour être habilement redistribués auprès de personnes ou associations de passionnés candidats. La collection est composée de dix wagons très anciens, de signaux de voie, de grue de quai, d'un pont bascule et d'une plaque tournante. Deux wagons sont classés monuments historiques et d'autres pourraient l'être si leur

sauvegarde était garantie. Certains bien qu'originaux en Europe, prises de la guerre de 14 ne peuvent l'être car d'origine allemande ou Autrichienne. Enfin si vous êtes passionnés de train à voie normale et volontaires à être un heureux dépositaire d'un ou plusieurs de ces matériels n'hésitez pas à contacter Claude Servais Email : claude.servais@waika9.com.

Les premières conditions à remplir sont d'être capable d'héberger, de restaurer, de mettre en valeur le matériel. Un contrat de cession sera établi entre GLP et le preneur en ce sens. P.M.

Nouvelles de nos amis du fort d'Uxegney :

Voici le compte rendu des travaux du week end des 11 et 12 octobre: 96 m de voie ont été posés, incluant un



passage à niveau en courbe de 16m de longueur.

Cette longueur nous permet maintenant d'être dans le périmètre du fort de Bois l'Abbé, et en vue de l'entrée de celui-ci. Grâce au temps magnifique qui a régné pendant ces deux jours et à l'active participation de la vingtaine de membres présents, l'intégralité des travaux projetés a été réalisée, y compris le ballastage et le réglage du PN courbe forestier. Encore merci à tous.

PASCAL DURAND

tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : Olivier Joubert, Louis Caillot, Gérard Dezaire, Guy Tytéca et Ma Dalton, Guy Baudoin, Frédéric Pica, Damien Bury, Eric Fresné, Pascal Durand, J.-J. Doerflinger.

L'équipe Tortillard: Pascal, Nga, Jannick, Eric, Stéphane, Fabien Jean-Luc, Marc et Patrick.

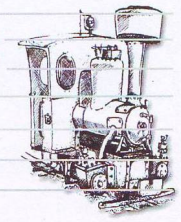
tortillard

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 Laacs.
77880 Grez sur Loing
Tél. : 01 64 28 67 67
Fax : 01 64 78 30 78

Email : tacotdeslaacs@wanadoo.fr

Depôt légal : à date de parution - ISSN : 1952-3424

