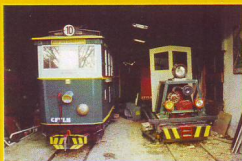


# tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

## Fou du train

Du nouveau au CFTLM



## Agent actif

Jean Chapotel

## Le Tacot des Sablières de Bourron-Marlotte Part.2

## Moisselles et ses briqueteries



## Ernest CAMPAGNE

fabricant visionnaire de locotracteurs sur mesure

## Chaudières sans papiers



4,80 €

Oct - Nov - Décembre 2008



\* Le tartre, l'eau mal traitée et le chlorure sont les ennemis des appareils. A l'atelier de EuroDisney, on mesure le PH tous les soirs avant de compléter les tenders. Un assainisseur mal rincé peut détruire une chaudière en 16 mois !

\*\* Dernièrement, une association métrique a construit une chaudière sans respecter ni la nuance ni la qualification du soudeur. L'appareil est bon pour la ferraille.

\*\*\* Jacques Maginot a construit sa chaudière de Decauville alors qu'il était banquier. Il a fait son plan lui-même. Après acceptation des mines et des apave, il a découpé ses tôles en acier normalisé et fait souder par l'entreprise Comesse.

Voir les bonnes adresses à la page 6.

## Chaudières pour le Val de Passey

TEXTE DE  
JEAN-MARC SCHMITT.

A Val de Passey, nous avons construit deux chaudières : une, en 1983, pour la Decauville HS et une en 1992 pour la Bagnal, celle-ci présentait des défauts.

Jacques Maginot a réalisé les plans, suivis et acceptés par l'Apave. La note de calcul a été faite par un bureau spécialisé. Nous avons acheté les matériaux normalisés, découpés, chanfreinés et percés. Puis nous avons usiné les entretoises.

Une entreprise équipée nous a formé nos pièces et l'entreprise Comesse nous a fait l'assemblage soudé. L'épreuve a eu lieu à Val de Passey après le tubage réalisé par nous-même (la qualification n'était pas encore exigée). Pour la première réalisation, l'Apave était très prudente avec notre initiative, pour la deuxième chaudière, la confiance était établie.

Les deux chaudières portent le nom de constructeur Maginot à Val de Passey. ●

# Souvenirs d'autrefois Le Tacot des Sablières de BOURRON - MARLOTTE

PARTIE 2

**V**oici quelques anecdotes concernant le petit tacot devenu Tacot des Lacs aujourd'hui, il reliait autrefois les sablières de Bourron Marlotte à la gare et au port de Moncourt Fromonville d'où était embarqué le sable.

## Souvenirs de Claude GERVAIS

Il y avait à la gare SNCF un quai assez haut pour faire arriver les wagonnets de sable dans les wagons de marchandises du PLM ; parfois, le wagonnet tombait dans le wagon en se déchargeant. Le sable était aussi embarqué au port à Moncourt. Les mêmes opérations se répétaient avec les grèves, gravillons et cailloux extraits des ballastières actuelles ; elles embarquaient au port de Moncourt. Je me souviens dans les années 1935-1945, mon père se levait le matin pour aller allumer les foyers des locomotives de l'époque dans les dépôts et ateliers sur la route de Villiers. Il conduisait les locomotives attelées des wagonnets par roulement avec d'autres ouvriers. Je me souviens même un dimanche.

Ce travail nécessitait beaucoup d'heures par semaine. L'arrivée progressive des locotracteurs Diesel mit en partie fin à ce

travail de forçats dans les années 50. Il arrivait quelques fois que la machine et les wagonnets déraillent dans les champs, entre Bourron et Grez ; il fallait remettre ce matériel sur les rails à l'aide de crics et récupérer le sable déversé à la pelle (c'était un travail titanesque). En dehors des heures de travail : forge, soudure... Mon père ramenait des bleus de travail dans un état de saleté incroyable : huile, graisse, charbon, imprégnaient le tissu. Ils devaient être mis à bouillir en lessiveuse (quelle odeur cela dégageait !)

Je me souviens, étant gamin avec des copains, nous allions en haut de la sablière, quand personne ne s'y trouvait, monter à plusieurs dans un wagonnet et le laisser descendre à toute allure jusqu'au plat après avoir traversé la route de Villiers. ●

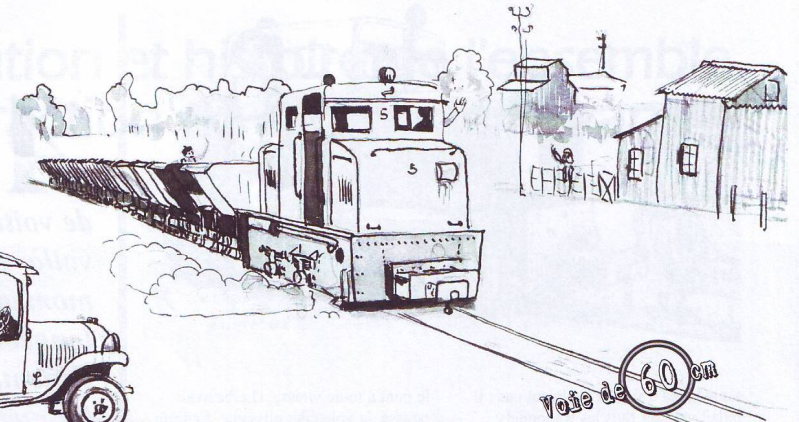
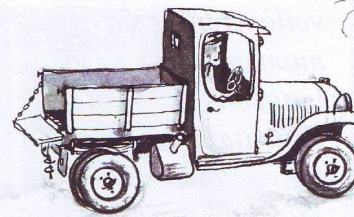
CLAUDE GERVAIS

## Souvenirs de Pierre

**M**on premier travail a été de donner un coup de main à la voie pendant trois jours !

Je suis arrivé à la sablière en 1948 à l'âge de 23 ans pour y faire toute ma carrière. Mon premier travail a été de donner un coup de main à l'équipe d'entretien de la voie pendant trois jours. Au bout de trois jours, j'étais exténué mais pas découragé.

A cette époque, on allumait les machines à vapeur vers quatre heures du matin ; entre deux et quatre machines selon les besoins. Elles étaient dans la pénombre entourée d'une fumée au bon parfum de sapin, puis on y ajoutait du charbon qui piquait les yeux. Le chef n'hésitait pas à se lever pour voir si tout se passait bien. Il arrivait qu'il remplace le commis en retard dans ses allumages. Mon travail



ILLUSTRATIONS PAR PATRICK MOUROT.

consistait à réparer les wagonnets en métal. Il y avait aussi des wagons tout en bois appelés " girafes " ; elles étaient confiées aux charbons. L'atelier mécanique, équipé de machines outils anciennes mais fonctionnelles, abritait surtout une impressionnante perceuse de 1914 de marque américaine. S'y trouvait également une presse à eau utilisée pour monter les roues des wagonnets. Elle semblait provenir de l'atelier des tramways de Fontainebleau. Le dépôt était équipé d'une fosse où il était possible de retirer un bout de rail pour faire descendre l'essieu à réparer avec deux treuils à droite et à gauche du locotracteur. Etaient entposés environ dix locomotives allemandes, toutes du même type, et plus de dix locotracteurs Billard aux moteurs Panhard et CLM.

Un jour, il me fallut transformer un loco et l'équiper d'un moteur Deutz 4 cylindre en V. Le concessionnaire vint prendre des mesures quelque peu hâtives. Mais, à la pose, à ma grande surprise tout correspondait parfaitement et cela au millimètre bien sûr ! Il devait vraiment connaître son métier en ai-je conclu ! La forge nous permettait de faire les cœurs d'aiguillages et les " pattes de lièvres " les contre-rails. Les pointes, plus difficiles à obtenir, venaient de chez Couthon. On préparait les aiguillages à l'atelier pour les livrer ensuite avec une plate-forme Péchot. Les vapeurs furent arrêtées vers 1965. Les rames de wagonnets étaient jusqu'alors de la marque Decauville auxquels on ajouta deux autres, Koppel de stature indestructible.

Un jour, je dus prendre un Billard pour aller entretenir le système de criblage de sables à la ballastière de Grez, mais dans la courbe de la Nationale, j'arrivai nez à nez avec le train montant, qui aurait dû m'attendre au dernier évitement. Tout jeune arrivé dans l'entreprise, je fis les frais de mon premier " remontage de bretelles ".

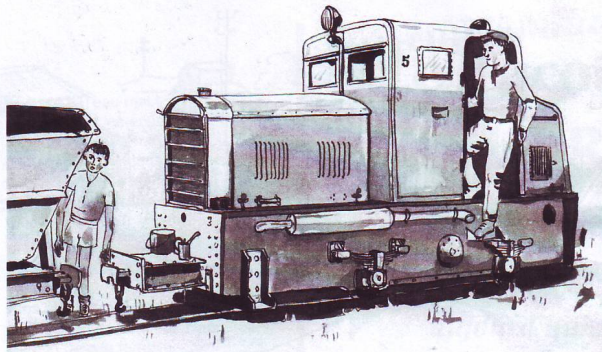
Je suis ravi d'avoir participé à un travail d'aventure, difficile mais animé. Ma retraite méritée est parcourue des meilleurs souvenirs. Je regrette toujours la disparition du train de la sablière, heureusement aujourd'hui ressuscité en Tacot des Lacs. J'espère que nos élus sauront prendre soin de cette initiative qui fait partie de notre histoire à tous. ●

## Souvenirs de Patrice



**N**ous avons été embauchés, j'avais 14 ans, mon frère 15. La vie de cette période était assez... Mon rôle était serre-frein. Je me postais sur la plate-forme et répondais aux ordres de mon chauffeur. Mon frère, lui, conduisait la grue à câble Nordest, car il n'avait pas son pareil pour manipuler cette impressionnante machine. Je faisais le changement des aiguillages en sautant du train en marche. Le

◀ Déraillement spectaculaire en 1950, un des wagonnets tomba sur la voie SNCF ! Cliché de Robert Mouché, qui avait arrêté le rapide juste à temps.



samedi, les trains ne roulaient pas ; il fallait graisser tous les wagonnets, c'était un travail pour nous, les mômes. Moi aussi, je présentais des signes de fatigue : un matin, alors que les wagonnets passaient devant moi, bercé par le rythme régulier du passage des roues, je changeai la position de l'aiguillage, dans un geste inconsidéré, et le train déraille. Je ne rapporte pas ici ce que j'entendis ce jour-là !

Mon chauffeur n'était pas très sobre. Le travail était très pénible ; il allait se ravitailler en vin rouge au bistrot Chez Bertin. Il laissait le train filer au ralenti en direction de la boucle de la nationale et courait au bistrot. Les bouteilles remplies, il traversait la gare SNCF et récupérait notre train dans la plaine située derrière la gare.

Le plus gros accident fut provoqué par lui, le jour où il recula notre train pleine bille percutant un autre. Les wagonnets soulevèrent une gerbe de ferraille puis retombèrent ensemble, mon chauffeur fut dessoulé sur le champ.

Une autre fois, il descendit la pente vers

le pont à toute vitesse, l'herbe avait poussé, la voie était glissante. Le train prit de la vitesse et la machine se renversa. Je courai au secours de mon chauffeur, resté dans la machine couchée ; je vis une main tenant un litre de vin sortant de la cabine puis une autre avec une autre bouteille enfin le buste de mon chauffeur. Il avait perdu sa casquette mais ses deux derniers litres étaient sauvés.

Mon regard d'enfant me permit de traverser plus facilement cette période difficile. La peine et la précarité qui m'entouraient se trouvaient banalisées et mon quotidien ressemblait parfois plutôt à un jeu. Le plus dur était la casse des pierres. D'anciens bagnards faisaient ce travail ; ils devaient casser les roches à la masse en plein soleil. Le matin, ils coupaient un jeune arbre qu'ils plantaient sur leur lieu de travail pour se faire un peu d'ombre. Après trois jours, lorsque ses feuilles tombaient, ils changeaient d'arbre.

A la disparition du Tacot je quittai la sablière. ●

### Une restauration scienée demande un savoir-faire indispensable

**Un artisan unique en France est capable de refaire n'importe quelle forme bombée en tôle, porte de boîte à fumée, enveloppe de calorifugeage ou cheminée conique, tout est possible, tout est réalisable...COPRI ou CICR au 03 44 76 76 06 demandez monsieur Gino Cocco.**

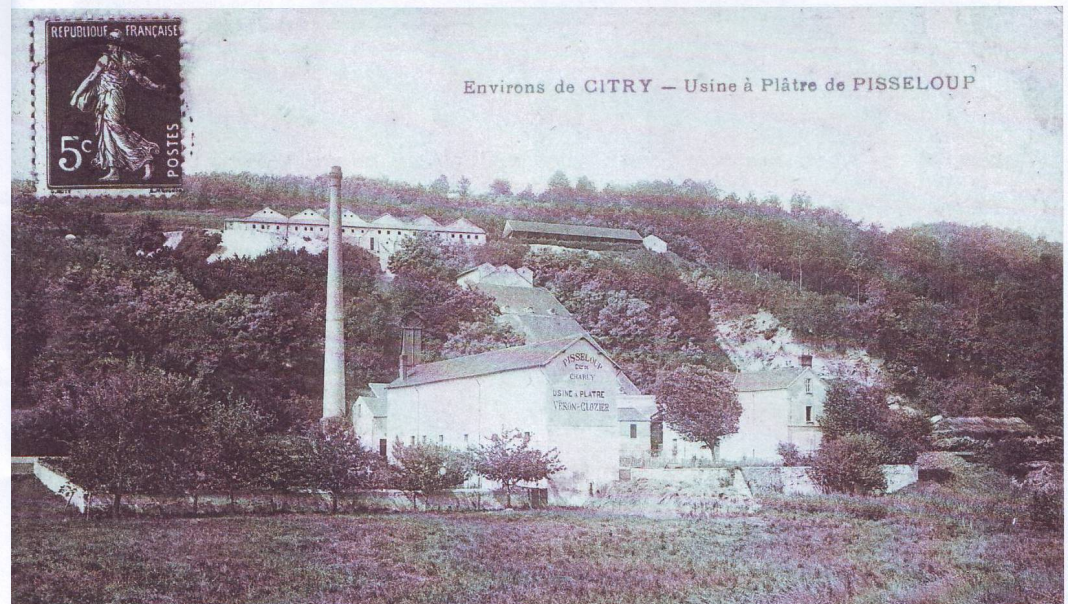
**Une équipe de mécanos sont capables de trouver l'impossible en pièces de moteurs les plus rares. Ils viennent de nous procurer en 5 jours un kit d'allumage pour un Wisconsin de 1955 dont personne n'avait entendu parler ! DIESI 0169 18 18 98 demandez Sébastien ou sebastien@dies-int.fr.**

**Si vous voulez restaurer votre chaudière ou en construire une, allez sans détours aux ateliers BARATA à Lonjumeau 01 69 09 72 82 demandez José Barata ou monsieur Pierre, les meilleurs adresses, les meilleurs conseils toujours pleins de sagesse vous seront prodigués. ●**

**A**près quasiment deux heures de voiture, nous y voilà. Depuis un moment nous longeons la Marne en tentant de suivre les quelques indications de directions dont nous nous sommes munis. Le village est tout petit mais quasiment tous les bâtiments ont l'air de dater d'une même époque. Une immense tour bétonnée dépasse des arbres à flanc de coteaux : c'est ce que nous sommes venus chercher, des restes de la plâtrerie Véron Clozier.

## Exploration et histoire de l'ensemble d'extraction du gypse de Pavant

TEXTE DE FABIEN HALLIER.



▲ Les plâtrières vers 1890. Collection Raymond Duton.

Cet ensemble industriel qui a débuté vers 1870, se compose de trois grandes parties sur une surface de 20 hectares. Nous n'en visiterons que deux. La première, c'est cette immense usine de transformation du gypse en plâtre "de Paris". La seconde, c'est sous terre que cela se passe, puisqu'il s'agit de la carrière de gypse en elle-même. La troisième est une sorte de petit carreau qui permettait aux mineurs d'accéder à l'exploitation via une échelle en plan incliné.

### La plâtrerie

A peine l'escalade du coteau commencée, nous nous arrêtons pour commencer à explorer les premiers vestiges, situés au bord de la route

nationale: des restes de silos et de bâtiments annexes. Le bâtiment des silos est composé de trois cuves que l'on vidait par gravité en plaçant les véhicules sous de grandes voûtes de pierre. Il est tout à fait possible qu'il ait existé un petit train conduisant le plâtre aux bords de la Marne, mais nous n'en retrouvons pas de trace. Sur d'anciennes cartes postales, on distingue un funiculaire aboutissant au niveau bas de l'exploitation: il devait permettre aux deux réseaux d'échanger du matériel, voire de livrer du gypse brut. A noter qu'une sortie de la carrière se situait juste en haut de ce funiculaire...

En poursuivant notre escalade, nous remarquons les restes d'un escalier de long des silos: chaque contre-marche

tient avec deux bouts de rail de très petit profilé. Nous arrivons ensuite sur une sorte de plate-forme à l'ambiance digne d'Indiana Jones: des murs envahis de végétation, des restes métalliques et cette immense tour blanche qui se détache.

Les constructions sont de deux époques différentes: une plus ancienne, semblable d'allure au silo, d'autres plus récentes, en béton, comme la tour. Ce n'est qu'après avoir trouvé plusieurs cartes postales anciennes du site que nous aurons les explications nécessaires: nous avons, en fait, affaire à deux usines. La première date du début de l'exploitation. Elle disposait des silos à plâtre, d'une batterie de fours à l'Est et d'impressionnantes

halles couvrant le sommet du coteau. La seconde usine, construite dans les années 30, comprenait la tour et un nouvel ensemble de traitement du gypse en haut de coteau.

En poursuivant notre progression nous apercevons des restes de l'ancienne usine dont ce qui ressemble à un second funiculaire, beaucoup plus massif que le premier, entre deux niveaux intermédiaires. Nous traversons également la zone de déchargement du gypse, encore un silo, qui devait mener à un concasseur disparu. Une sorte de remise à loco jouxte l'endroit, ou peut-être un atelier pour l'entretien du matériel. Oui, car il y a eu un



65cm qui sillonnait les galeries ! Ce réseau, à l'écartement original, s'approche au plus près des zones d'extraction. Tellement près que certains tronçons sont aujourd'hui ensevelis sous des tonnes de gypse rendu instable par l'absence de consolidation. Il est équipé de voie portable dans les galeries terminales et de voie plus lourde sur les grands axes, posée sur des traverses en bois. On peut observer un stock de matériel digne d'un catalogue Decauville: piles de coupons de diverses tailles, aiguillages, plaques tournantes.

Côté matériel roulant, il reste beaucoup moins de choses. Outre le locotracteur mystère seuls subsistent les châssis de quatre berlines en bois à l'air particulièrement ancien.

Je ne pouvais terminer cet article sans un large coup de chapeau à un certain Bazin, ouvrier de la carrière entre 1916 et 1932, auteur de magnifiques consolidations fonctionnelles et esthétiques. ●

▲ Un évitement souterrain, cliché Yannick Geffroy.

▼ Quelques caisses de wagonnets abandonnées. Leur forme est typique aux carrières de gypse. Cliché Yannick Geffroy.

locotracteur sur le site, arrivé avec la seconde usine, pour remplacer les chevaux, mais il est impossible d'en retrouver la trace.

Arrivés au sommet du coteau, nous voilà sur un chemin rectiligne, plat et d'apparence entretenu. Cela peut être la plate-forme de l'ancienne voie ferrée qui conduisait à la carrière de gypse. Mais continuons vers la carrière en suivant la tranchée de la voie ferrée.

### La carrière

A l'intérieur, les choses commencent par une galerie de roulage d'environ 600m de long. Les traverses de la voie ferrée sont toujours en place mais ne

sont plus équipées de leurs rails. L'exploitation s'est faite dans un premier temps par le seul creusement de galeries. Puis celles-ci ont été élargies et on a commencé à créer des chambres d'exploitation le long des galeries. Les derniers secteurs exploités l'ont été selon la méthode des piliers tournés, c'est à dire une vaste salle où ne subsistent que des piliers suffisamment costauds pour empêcher la cavité de s'effondrer.

Je découvre donc successivement de magnifiques puits à eau, des écuries, un abri encore équipé de ses affichettes de prévention des risques. Mais surtout, de nombreux restes du réseau à voie de



Souvenirs d'enfance

## Moisselles et ses briqueteries

PAR PATRICK MOUROT.

**M**oisselles est une petite ville située au long de la nationale 1 à quinze kilomètres au nord de Paris. Vers 1971 armé de mon premier appareil photo, je me fis déposer sur place par mon père, en livraison dans la région, afin d'aller interviewer le chauffeur, photographe le train en action et recopier les dimensions du locotracteur pour m'en construire un.

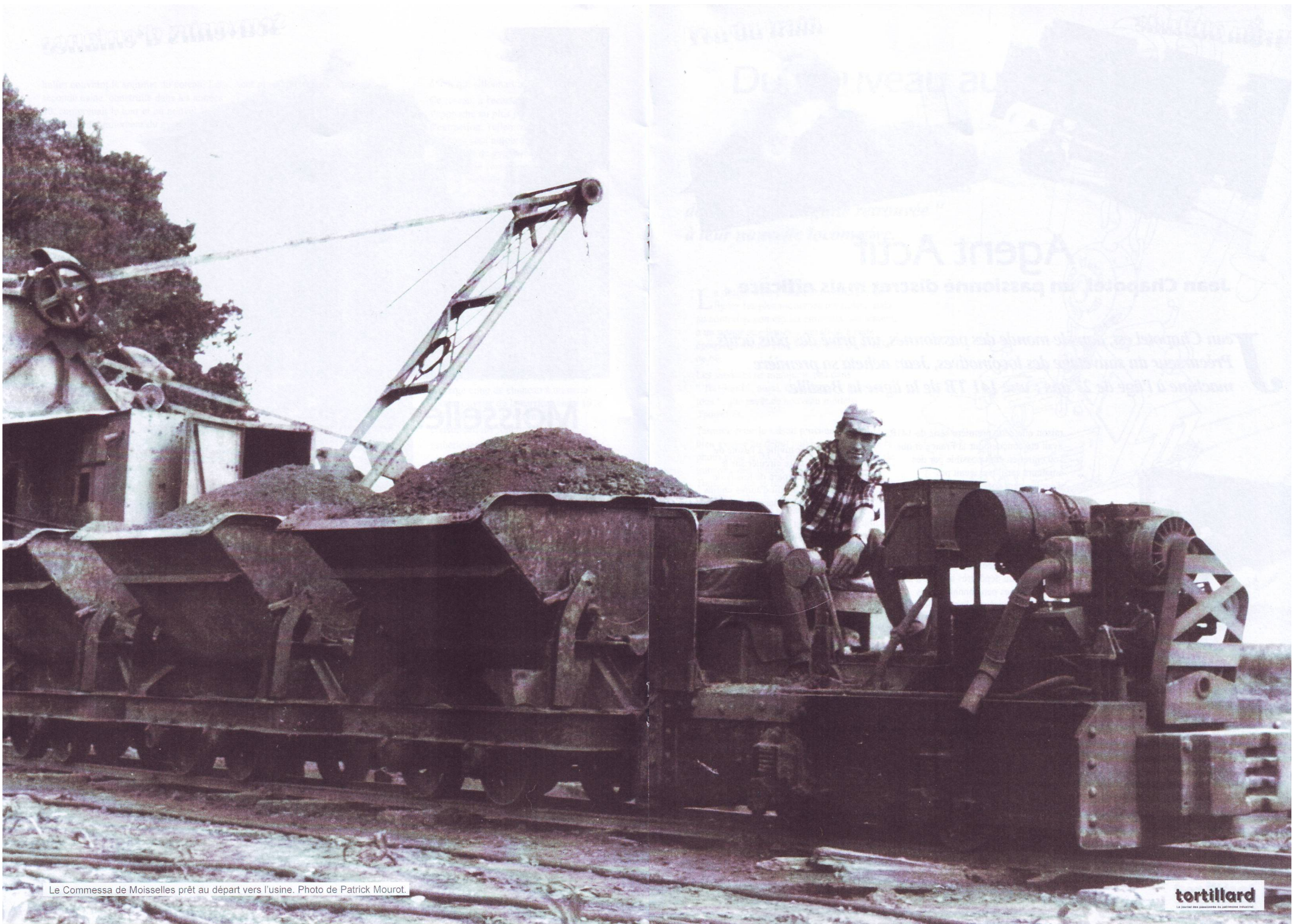
Sur place, nul ne semblait prêter attention au train. J'étais le seul à vouloir tout savoir au sujet du premier train à voie étroite que je voyais. Le départ se faisait dans l'usine même sous un appentis de tôles mal disposées ;

passage dangereux pour le visiteur ! Les voies surplombaient une fosse contenant le stock de terre glaise déversé par les précédentes tournées du train. Le locotracteur était un Comessa sans carrosserie, plus simple pour l'entretien courant et la mise au point du moteur fraîchement installé. Le moteur crachait une fumée épaisse et une trace noire subsistait le long de la voie ferrée. Le locotracteur partait le poste de conduite en avant et revenait le moteur en avant vers l'usine. Les wagonnets n'étaient pas nombreux. La voie était de forte consistance ; les traverses provenaient d'une voie normale retaillée pour s'adapter à cette petite voie. L'herbe envahissait l'ensemble, seuls brillaient deux rails parallèles dans la friche qui menaient à la carrière. Elle se trouvait de l'autre côté de la nationale et un tunnel encore existant permettait son franchissement. Une machine à godet manipulée par le chauffeur de la loco chargeait lentement les trois wagonnets. J'eus l'impression que ce train n'était pas très performant et que son avenir était plutôt derrière lui. Je me renseignais

pour acheter cette installation. Mais, hâbleur, son directeur, indigné par ma clairvoyance et sans doute par mon âge, me fit un exposé animé sur l'avenir des matériaux de construction et celui de son entreprise. Le directeur m'expliqua avec emphase que tout ce matériel coûtait une fortune chez les revendeurs avides. Un autre loco résidait dans le bâtiment principal, il n'était pas à vendre non plus ; le dirigeant espérait-il une extension de sa production ?

Non loin de là, une autre entreprise, indiquée par le chauffeur du locotracteur, utilisait encore un train " plus gros que celui-ci et avec une voie plus large ". Le patron de cette deuxième briqueterie ne me permit pas de regarder son train de carrière et je rentrai très déçu de cette visite.

Je suis repassé quelque temps plus tard mais l'usine était abandonnée et rien n'était à vendre. Entre temps, un amateur avait subtilisé les plaques des machines. L'autre usine avait complètement disparue aussi. ●



Le Commissa de Moisselles prêt au départ vers l'usine. Photo de Patrick Mourot.



## Agent Actif

Jean Chapotel, un passionné discret mais efficace .

**J**ean Chapotel est, dans le monde des passionnés, un privé des plus actifs. Précurseur du sauvetage des locomotives, Jean acheta sa première machine à l'âge de 27 ans : une 141 TB de la ligne la Bastille.



▲ Decauville Beugin aux Chanteraines le 14 février 1987.

Cette 141 TB achetée en état de marche fut utilisée par les passionnés de l'association entre 1972 et 1978 avant de tomber en chute de timbre. Aujourd'hui restaurée et remise en activité, elle est la fierté de L'association Ajecta qui doit sa propriété à Jean son sauveteur.

La deuxième machine sauvée par cet homme d'action est une 141R la numéro 129. Un numéro des débuts de la série, volontairement choisi pour la bonne

raison que cette première série de 141R avait été conçue pour la France et que son entretien était possible par des amateurs car il n'exigeait pas d'équipement spécialisé. Les dernières productions américaines qui concurent R sur le type américain nécessitaient toujours des presses et des outillages spécifiques trop importants. Cette belle 141 R fut achetée à Nevers en 1974. Elle fut bichonnée par l'équipe d'entretien du dépôt très attaché à son métier et à ses pensionnaires. Les cheminots révisèrent l'ensemble de la machine, firent des essais entre Nevers et Montchanin à l'attention du nouveau propriétaire monté à bord. Ils remplirent le tender de pièces neuves destinées à une maintenance éternelle. Sensibilisés par cette démarche, les dirigeants de la SNCF, proposèrent une livraison gratuite ; à Jean de désigner la destination de la rescapée. Mais ce scénario idyllique tourna au cauchemar lorsque les dirigeants de l'association choisie à cette époque refusèrent catégoriquement d'héberger cette machine, mal jugée à cause de sa taille et de sa modernité. Anéanti, Jean dut, faute de place laisser détruire la machine déjà payée, à Nevers sous le regard consterné des cheminots. La série écoeurée quitta les associations pour la collection

privée.

Il acheta une Decauville à l'usine de Beugin pour la faire circuler sur le nouveau réseau du parc de loisirs de Gennevilliers. Il acquit d'autres engins routiers et une autre machine à vapeur.

Les machines sauvées par notre ami forment une longue liste avec des wagons de locotracteurs en voie de soixante centimètres et quelques rouleaux compresseurs à vapeur et routiers prestigieux.

Jean s'attache à la sauvegarde d'objets encombrants mais aussi à la restauration fine. Il est l'auteur d'habiles restaurations de marqueterie sur des aménagements de wagons- lits du Célèbre Paris Istanbul. Sa collection et ses interventions sont un important facteur de réussite pour de multiples associations qu'il a obligé gratuitement. ●

**PATRICK MOUROT.**

▲ En haut, à gauche: Jean Bernard et Jean Chapotel sur leur rouleau ; et à droite : la 141R de Jean à l'essai entre Nevers et Montchanin.

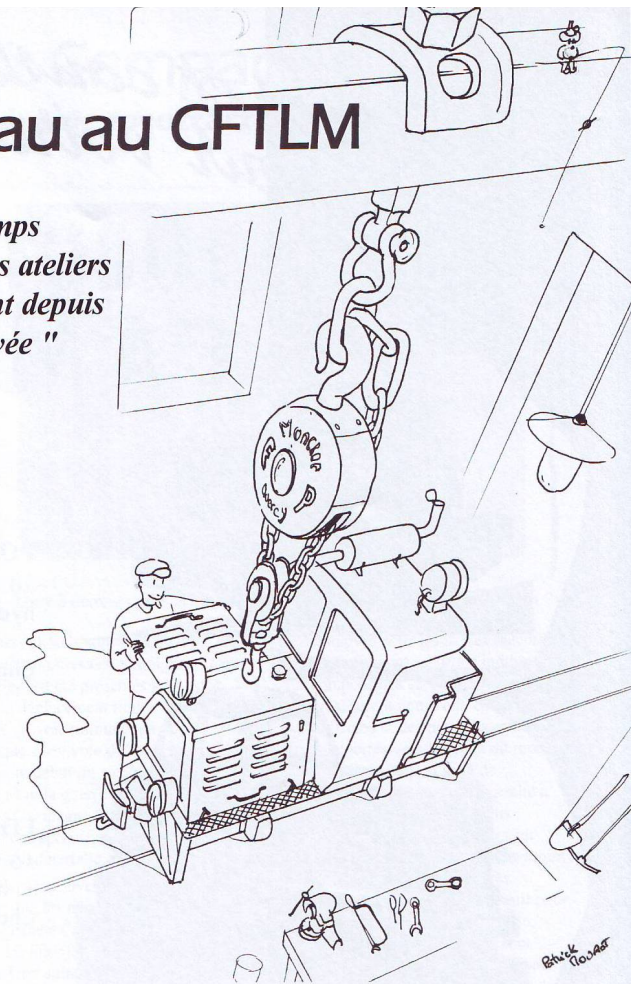
## Du nouveau au CFTLM

**A**rrivée nue, peu de temps avant Noël dernier, les ateliers des CFTLM s'activent depuis donner une " dignité retrouvée " à leur nouvelle locomotive.

Le design n'est point à une recherche de lignes les plus modernes possibles, mais au contraire, comme les amateurs les aiment, à un retour aux lignes d'autrefois, à cette époque heureuse pour ce qui était de la voie de 60.

Les modèles ne manquent pas dans " Tortillard ", aussi, c'est inspiré " d'un peu tous ", que revêt ce nouveau modèle d'autrefois.

Terminé pour la saison prochaine, le voilà bien avancé au début janvier, en témoigne la photo prise le 08. A côté d'une " motrice " de tramway des années 1930, clin d'œil à Toulouse, qui se trouve en chantier d'une ligne moderne, dans le cadre du renouveau national, voire mondial, de cet urbain moyen de déplacement, en zone peuplée. Vu l'engin de gauche, celui de droite promet... Rendez vous à la nouvelle saison pour une " photo finish " officiel le ...



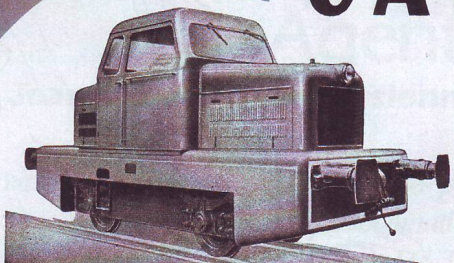
En attendant les travaux de voie sont menés en parallèle. Importants cette année, à cause de la 22ème année d'exploitation avec de simples entretiens classiques jusqu'ici. La mairie, très favorable, cède à la demande, un employé municipal avec matériel adéquat, camion, tracteurs, ce qui n'est pas négligeable, vu que l'association se compose... d'un membre actif ! Que cela encourage d'autres associations... A bientôt !! ●

**FRÉDÉRIC PICA.**

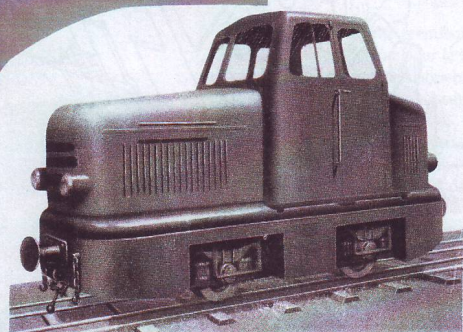
*Etudiés et construits  
pour votre usage,*

# LES LOCOTRACTEURS CAMPAGNE

*sont simples*

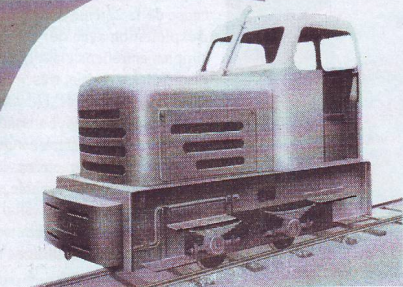


**LOCOTRACTEUR DIESEL 120 CV**  
20 tonnes - Voie normale - Coupleur  
hydraulique - Boîte à 5 ou 10 vitesses  
dans les 2 sens de marche.  
Charge remorquée : 1.000 TONNES



*économiques*

**LOCOTRACTEUR DIESEL 80 CV**  
16 tonnes - Voie métrique - Coupleur  
hydraulique - Boîte à 5 vitesses  
Charge remorquée : 600 TONNES



*et robustes*

**LOCOTRACTEUR DIESEL 40 CV**  
8 tonnes - Voie étroite - Embayage  
à disques multiples - Boîte à 3 vitesses  
Charge remorquée : 200 TONNES

**PLUS D'UN MILLIER DE  
VÉHICULES EN SERVICE  
50 années d'expérience**

**DOSSIER**

## Ernest Campagne

**fabricant visionnaire de locotracteurs sur mesure**

**E**rnest Campagne fait partie de la grande génération d'ingénieurs de notre histoire technique. Camarade d'école de Louis Blériot et de Armand Peugeot, compagnon de Louis Renault et ami de Gustave Eiffel, l'histoire de ce constructeur parisien n'est pas des moindres, sa production l'étendit autour du monde.

Ernest Alexandre Campagne est né en 1871, brillant élève médaillé des Arts et Métiers puis d'Ecole Centrale, Ingénieur à l'âge de 24 ans, son activité se porta tout d'abord sur l'automobile, chez Deutsch puis chez De Dietrich pour fonder sa propre marque dès 1907 à Paris où il était déjà question de travail sur mesure.

Visionnaire, Ernest Campagne fut rapidement convaincu de la supériorité du rail par rapport à la route, tandis que son ami, Louis Renault, défendait l'avenir de la route.

Ernest Campagne produisit quelques draisines. Les premières draisines ressemblaient à une automobile sur rail, mais déjà une ligne personnelle se profila, portant un " coup de crayon Campagne " bien caractéristique. La conception légère est empruntée à l'automobile voire à l'hippomobile, les



▲ Lorry à pompe construit en 1925, destiné au Cameroun. Collection Louis Caillot.

premiers châssis sont faits de bois, les plans des archives en témoignent. Des modèles ont été présentés à l'Armée pour le déplacement rapide sur voie ferrée, en voie normale, en voie métrique et en voie de soixante en vogue au début du siècle. L'activité cessa avec la guerre de 1914-1918 ; Ernest Campagne fut affecté à Toulouse et son entreprise ne reprendra son activité industrielle qu'en 1920.

L'atelier se trouve toujours Boulevard de Belleville, les machines portent le sigle ECP : Ernest Campagne Paris qui sont aussi les initiales de l'Ecole Centrale de Paris. Une autre usine est ouverte à Juvisy-sur-Orge, facilitant les expéditions par voie ferrée car les usines parisiennes intra muros où les expéditions se faisaient par la route n'ont jamais été raccordés.

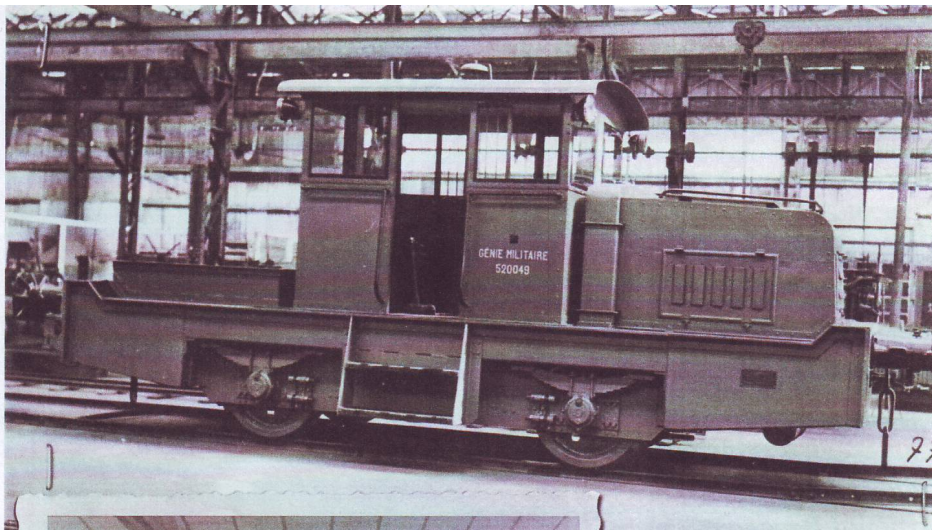
Campagne fabriquait donc des locotracteurs, des draisines et quelques automotrices, il produisit aussi des motolories, des draisines à bras et des vélorails.

Les carrosseries rappellent l'industrie automobile toujours façonnée avec soin et esthétique, l'allure du matériel Campagne trahit les débuts du fabricant dans l'automobile.

La production Campagne est remarquable aussi par sa capacité à s'adapter aux besoins ; les locotracteurs

de manœuvre pour les usines raccordés au réseau national, pour les industries du charbon, pour des sucreries, des carrières, furent construits en masse. Des draisines et des petits locotracteurs furent exportés vers les pays du monde entier. Mais la particularité de Campagne résidait dans sa capacité à répondre aux demandes les plus diverses, ainsi des locotracteurs sur mesure pour des besoins uniques furent inventés les uns après les autres. Certains étaient équipés d'un treuil pour hisser des hydravions hors de l'eau, comme à Cherbourg. D'autres sont équipés de boîtes à vitesses lentes pour remorquer des cargos comme ceux de Panama. Les locotracteurs Campagne pouvaient s'adapter aux pays chauds, au froid, à l'environnement poussiéreux ou explosif, un locotracteur blindé fut essayé à Bourges. La capacité d'adaptation est impressionnante et la production est constituée d'une grande diversité.

En 1952 Claude Campagne reprend les travaux de son père décédé, la production gardera toujours sa marque de fabrique (les formes arrondies spécifiques rappelant l'industrie automobile) et son sigle ECP. Le déménagement obligé vers Saint Léger sur Dheüne était peut être motivé par la proximité industrielle du Creusot ou la proximité de la Côte d'azur où Claude



▲ Locotracteur de 80 cv à voie normale, réalisé pour le Génie Militaire en 1948. Collection Louis Caillot.

Culture, se met en relation avec le Tacot des Lacs, une association de défense et de sauvegarde du patrimoine ferroviaire présidée par Patrick Mourot.

Patrick Mourot découvre en visitant l'usine un lieu préservé, qui s'avère être le dernier témoignage d'une époque révolue alors que lui-même à cette époque envisageait, pour des raisons pédagogiques, de reconstituer un atelier de fabrication de matériel ferroviaire. Il accepte donc la proposition qui lui est faite de vider l'usine à ses frais moyennant le don de tout ce qui est entreposé dans l'usine hormis les archives.

Il est question de sauver 40 machines-outils (la plus vieille machine-outil est une raboteuse achetée d'occasion en 1907 et qui était auparavant exposée à l'Exposition Universelle) spécialisées pour la construction ferroviaire,\* 5 engins inachevés ou en cours de reconstruction, le fond documentaire complet de 1907 à 1982, le stock de pièces neuves, ainsi que le mobilier du bureau d'étude et de la direction. Notre transporteur utilisa 5 camions, l'Armée 3 et le Tacot des Lacs fit dix allers-retours de petit camion léger\*\*\*.

Personnellement conquis par cette aventure industrielle, par ces machines

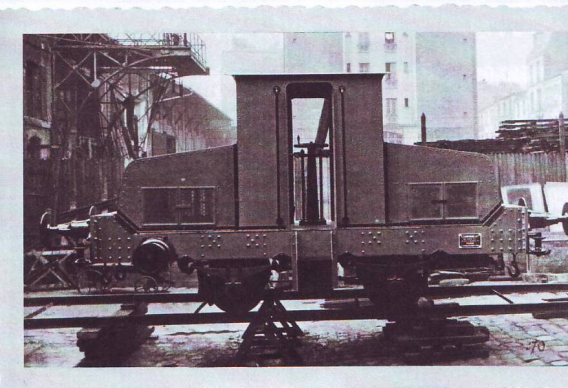
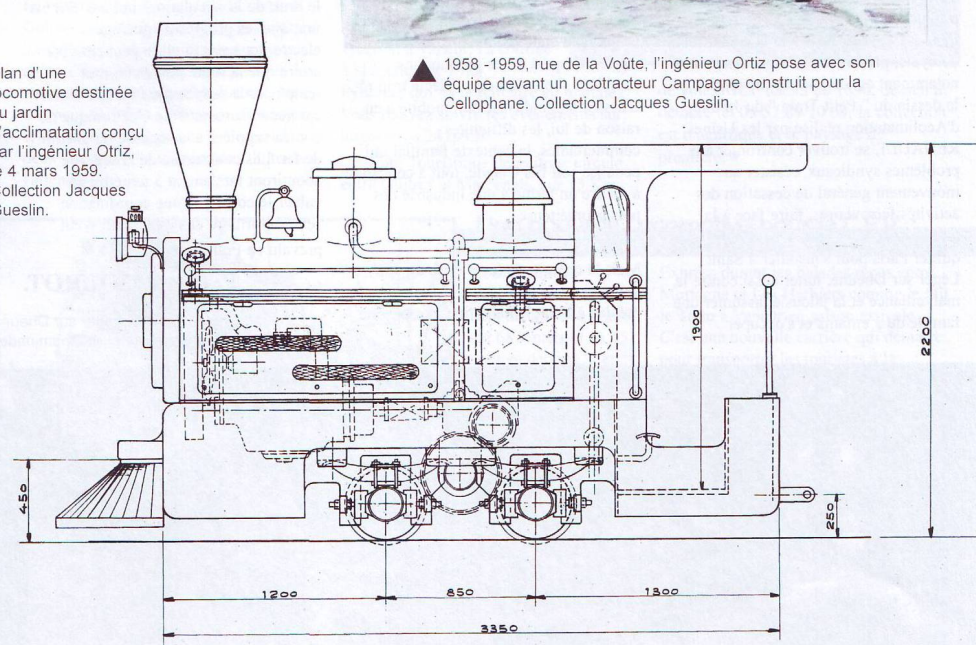
venues d'une autre époque et surtout par toute cette intelligence devenue tangible par l'opération lourde et rude du démontage de cette usine sanctuarisée, Patrick Mourot s'est aussi vivement intéressé aux souvenirs racontés par Colette Campagne dont la mémoire était stimulée par la magie du lieu.

Ses premières impressions remontent au



▲ 1958 -1959, rue de la Voûte, l'ingénieur Ortiz pose avec son équipe devant un locotracteur Campagne construit pour la Cellophane. Collection Jacques Gueslin.

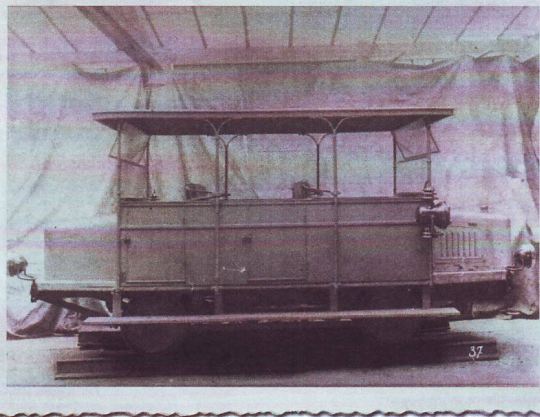
Plan d'une locomotive destinée au jardin d'acclimatation conçu par l'ingénieur Ortiz, le 4 mars 1959. Collection Jacques Gueslin.



tout début des années 1960 lorsque la famille est venue s'installer à Paris. Bien qu'elle ne soit allée à l'Usine qu'une seule fois vers l'âge de 10-11 ans elle en garde le souvenir d'un lieu impressionnant, grand, noir, bruyant, sévère, donnant une forte impression de hors d'échelle et d'être finalement un lieu pour y être engloutie.

C'est un monde inoubliable sans aucun doute d'autant plus que Claude Campagne n'a jamais cherché à intéresser sa famille à " l'Usine " autrement que comme à une responsabilité lourde de graves décisions à prendre ou comme le souhait jamais réalisé de sortir de la partition à 3 avec ses deux sœurs décisionnaires au même titre que lui

▲ Locotracteur Trayvou, vers mars 1923. Collection Louis Caillot.



▲ Draisine Gafsa pour la Tunisie, vers 1922. Collection Louis Caillot.

aimait se rendre en villégiature. N'ayant pas souhaité s'associer avec Decauville ni avec d'autres revendeurs, Claude Campagne continua à construire des draisines neuves\*\*\*\*, à rénover des engins conçus et vendus par son père, et distribua les pièces détachées nécessaires aux anciens clients. L'activité cessa en 1982.

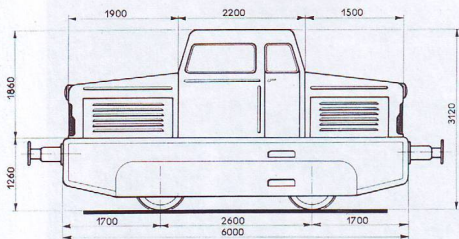
Claude Campagne décède en mars 1998 et l'usine restera fermée jusqu'en avril 2003.

C'est à cette époque que Colette Campagne, une des filles de Claude, tente de sauver l'usine d'un désastre annoncé par l'Administrateur Judiciaire chargé de régler la succession.

La mairie de Saint Léger sur Dheune sans doute influencée par les gérants du supermarché voisin de l'usine qui désirent acheter à moindre coût les terrains Campagne, oblige à la démolition des bâtiments longtemps laissés sans entretien.

L'Administrateur harcelé par le Maire qui engage sa responsabilité, envisage de faire vider l'usine par un ferrailleur puis de faire démolir les bâtiments pour une somme avoisinant les 650.000 francs.

Colette Campagne obtient cependant un dernier délai avant la mise à exécution de ce projet désastreux et par l'intermédiaire du Ministère de la



Plan du locotracteur 120 CV au dos de la publicité des locotracteurs Campagne. Collection Jacques Gueslin.

également de 3 de ses neveux...

C'est ce lourd héritage qui devait incomber à toute la famille pour son plus grand malheur en dépit de la fierté et de l'intime conviction partagée par chacun qu'on n'échappe pas à un pareil destin.

pourtant patron confronté à de très difficiles défis : fusion avec DECAUVILLE, orientation de la production vers des engins de type " Fenwick ", se protéger de la concurrence déloyale, préserver ses droits d'auteur notamment concernant la conception et le dessin du " Petit Train " du Jardin d'Acclimatation réalisé par les Usines RENAULT, se trouver confronter aux problèmes syndicaux, résister au mouvement général de cessation des activités ferroviaires, faire face à la mutation de l'Est Parisien et de devoir quitter Paris pour s'installer à Saint Léger sur Dheûne, lutter aussi contre la malveillance et la jalousie, assumer une famille de 5 enfants et s'occuper

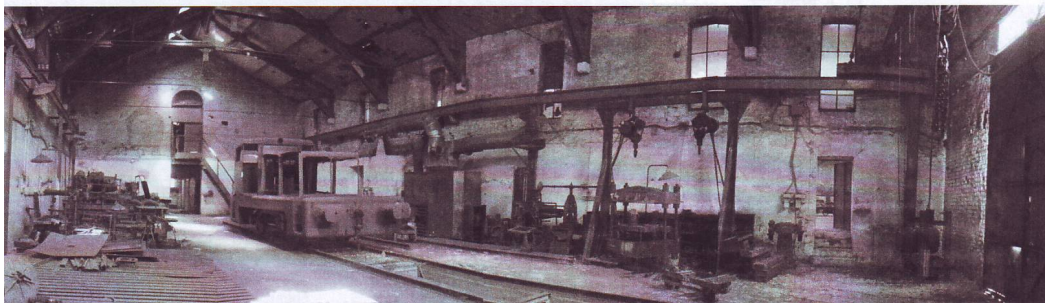
Nous sommes tentés de penser qu'Ernest Campagne était visionnaire, sa réflexion sur le transport et ses productions semblent venues un demi siècle trop tôt. L'assaut de l'industrie automobile a eu raison de lui, les difficultés commerciales, le contexte familial qui pénalisa son fils Claude, tout a contribué à mettre en terme à une industrie des plus prometteuse.

Mais le chemin de fer n'a pas dit son dernier mot, car la vision libérale qui a présidé à la réglementation européenne

des transports inspirée de considérations de prix comparés à court terme et aboutissant à démanteler les législations nationales de coordinations des transports ne prévaudra plus longtemps. La contrainte de l'environnement se fait de plus en plus impérieuse : elle rend chaque jour plus intolérable la confiscation du réseau routier au profit des poids lourds, l'émission des gaz carboniques des pots d'échappement et le bruit de la circulation routière. S'il est vrai que les progrès de guidage électronique par satellite peuvent faire croire que la route pour un jour remplacer le rail, ce n'est qu'une illusion car aucun automatisme électronique ne pourra suppléer à la sécurité du chemin de fer. Les contraintes de la sécurité aboutiront fatalement à remettre en valeur le concept d'une coordination semi-autoritaire des transports ayant prévalu en France depuis 1934. ●

**PATRICK MOUROT.**

▼ L'usine Campagne à St Léger sur Dheûne en 2005. Cliché de Benjamin Chaminate.



## Rencontres à l'AJECTA

L'Ajecta envisage l'organisation d'une journée "rencontres" des associations franciliennes de passionnés de trains le 2 Mai 2009 dans sa rotonde de locomotives. Cette manifestation permettra à toutes les associations intéressées à présenter son activité et le programme de la saison. La presse régionale est conviée et c'est là l'occasion de communiquer. Prenez contact avec Frédéric Course qui vous aiguillera. Ajecta 3 rue Louis Platriez 77650 Longueville. ●

**FRÉDÉRIC COURSE**

## Train des Mouettes

Toute l'équipe prépare la saison : la Schneider est en restauration chez le chaudronnier. L'association vient d'acquérir 3 locotracteurs Diesel et 2 wagons couverts TP de 1917. ●

**OLIVIER JAUBERT**



## EXPOMÉTRIQUE

Cette année, Train à Vapeur de Touraine et le GEMME se sont associés pour organiser EXPOMETRIQUE. Souhaitez-vous contribuer à cette exposition qui aura lieu à RICHELIEU, les 6 et 7 juin 2009. Vous pourrez obtenir le dossier de participation en contactant l'un des deux organisateurs soit par courrier soit par internet : TVT : BP 66, 37120 Richelieu - <http://www.train-vapeur-touraine.fr/> ou GEMME : BP 261, 77272 VILLEPARISIS - <http://forums.gemme.org> ●

## Damien et son train :

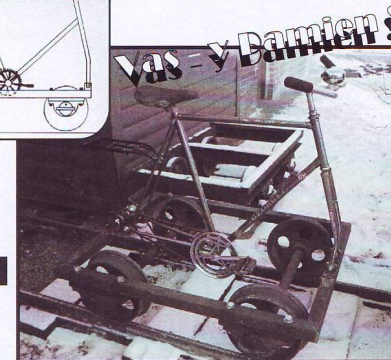
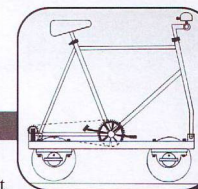
En plus de mes restaurations de locotracteurs et de wagonnets, je viens d'entreprendre la construction d'un petit "vélo-rail" en voie de 60 cm. Le cadre provient d'un vélo réformé et le roulement construit à partir de paliers et de roues de wagonnets légers. Les essais sont concluants et il me manque quelques finitions à réaliser et la peinture. ●

**DAMIEN BURY**

## Bientôt la magnifique 241P9 en ligne !

La machine 241P9 garée en bon état à Guitres sous un hangar du TTGM (Train Touristique de Guitres Marcenais), est aujourd'hui à Toulouse pour y être restaurée. Les deux petites locomotives à vapeur du TGM l'ont sortie du hangar et l'ont laissée en gare de Guitres. Là, deux camions et des grues de 200 tonnes l'attendaient.

L'AAATV l'Amicale des Anciens et amis de la Traction à Vapeur, la confiée à la section de Midi Pyrénées qui va la remettre en marche. Vous pouvez suivre les événements sur: <http://www.241p9.fr/> Ce Train Touristique de Guitres, circule entre Guitres et Marcenais, sur 13 Km



de voie SNCF datant de 1890, de mai à octobre tel 05 57 69 10 69, la collection est magnifique et le paysage de première! ●

## Une nouvelle Locomotive pour le C.F.V. :

convoi routier exceptionnel. C'est une locomotive Diesel de 68 tonnes et de 15 mètres de long. Cette machine est mise à disposition de l'Association du Chemin de Fer de la Vendée par la SNCF pour 10 ans renouvelables. Elle fait partie d'une série

Express durant les balades repas entre Mortagne et Les Herbiers comme le fait le Train à Vapeur en saison estivale. C'est une nouvelle carrière qui démarre pour transporter les touristes à la découverte du Haut Bocage. Elle est parquée au dépôt ferroviaire de l'Association à St Laurent-sur-Sèvre. [www.vendee-vapeur.fr](http://www.vendee-vapeur.fr) ●

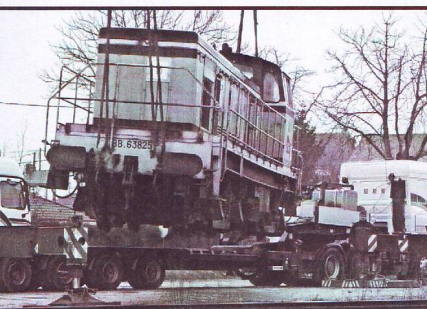
**HELENE DERNONCOURT**

## Campagne sur Youtube.

<http://fr.youtube.com/watch?v=OoanO9opdeA>

Si vous avez lu Tortillard n°29, si vous avez aimé le locotracteur Campagne des sablières de Nemours allez donc sur Youtube à cette adresse. Vous verrez le beau Campagne en activité attelé aux girafes de bois. Les pages voisines proposent d'autres films en métriques à vous de voir. ●

**Fabien, Guy et beaucoup d'autres lecteurs de Tortillard.**



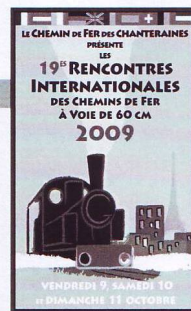
Evénement à Mortagne-sur-Sèvre un engin de plus de 50 ans est arrivé de Joué-les Tours (Indre et Loire) par

de 950 unités fabriquées à Aytré, en Charente-Maritime. Elle assurera la traction de la voiture restaurant Orient

## Prenez l'air Baldwin, allez naviguer sur Google Earth !

Vous tapez Tacot des Lacs et vous aurez la chance de voir les belles locomotives photographiées par Corynus Avellana le 26 06 2008.

Si vous n'avez jamais navigué ainsi vous devez télécharger le logiciel gratuit pour ce faire. Ce n'est pas pour cela qu'il ne faut pas rendre visite à nos associations cet été ! ●



## Rencontres internationales

Lors des 18èmes Rencontres Internationales, le Chemin de Fer des Chanteraines a été retenu pour organiser celles de 2009. Elles se dérouleront la 9, 10 et 11 octobre. Pour y participer, il suffit de s'inscrire sur le site du CFC : <http://perso.wanadoo.fr/cf-chanteraines/> ou par courrier à l'adresse suivante : Chemin de Fer des Chanteraines, 46 avenue Georges Pompidou, F-92390 Villeneuve La Garenne. ●

## tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : Olivier Joubert, Louis Caillot, Frédéric Pica, Damien Bury, Fabien Hallier, Jean Chapotel, José Barata, Jean Marc Schmitt et les amis de Bourron Marlotte.

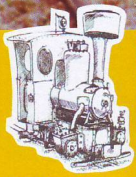
L'équipe Tortillard: Nga, Jannick, Eric, Stéphane, Fabien et Patrick.



**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](mailto:tacotdeslacs@wanadoo.fr)



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