



tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

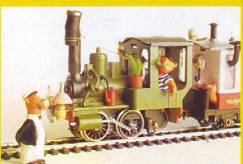
Patrimoine
L'AJECTA



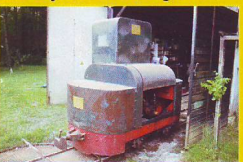
Train attitude

Le LT.1

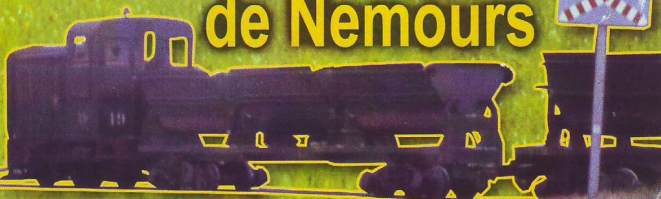
Courte échelle
Le train de Dubout



Fou du train
Le Dyba de Jacques



Les Sablières de Nemours



LE TOUT PETIT JOURNAL
POUR L'AVENIR DU PASSÉ
28
4,80 €

Octobre-Nov-Déc 2007

Edito

Retour dans le passé, voilà le titre que l'on pourrait donner au numéro 28.

Depuis longtemps l'équipe de Tortillard souhaitait faire un papier sur les sablières de la région de Nemours.

Pour vous et pour son plaisir aussi, elle a rencontré un personnage essentiel M. Donelli qui est né dans une cabane au bord d'une petite ligne, la ligne à Ménard, où son père travaillait.

Il a assisté à la création et à la fermeture de plusieurs lignes, il a vécu aux côtés des plus grands exploitants de sablières et de tout le personnel, il a lui-même piloté des machines et pour finir a été chargé de démolir les réseaux.

Un deuxième sujet était très attendu : celui du LT.1, légendaire locotracteur à la silhouette étonnante, modifiée plusieurs fois.

Les autres articles sont tout aussi passionnants : l'activité de l'Ajecta, les trouvailles de Jacques Royan, les voyages et les découvertes de nos amis Marc, Fabien et bien sûr le précieux billet de Sylvain.

Amis lecteurs à bientôt !

PatM

Sommaire

Les Sablières de Nemours Part I	p 02
Le train de Dubout	p 06
Le billet de Sylvain Monédière	p 07
Rails dans Paris	p 07
Le locotracteur des Grandes Gueules	p 07
Le LT.1	p 08
L'Ajecta	p 12
Interview de Alain Mionnet	p 14
De la vapeur au Musée de la mine de Noyant sur Allier	p 15
Vélorails à Pont-sous-Gallardon	p 16
Le Dyba de Jacques	p 17
Train Touristique	
Eretat Pays de Caux	p 18
News	p 19

Notre couverture : Locotracteur Decauville fabriqué pour l'exposition coloniale de 1937, transformé pour le transport des bettraves à Sermaise, puis vendu à la sucrerie de Pithiviers, il finit ses jours au parc floral d'Orléans. Photo prise par J J Doerflinger.

En bas le Dick Kerr n°19 traverse la rue de Larchant en direction de la sablière.

Au dos : Le Dick Kerr n°19 roule à vide en direction de la sablière de Bonnevault. Le Dick Kerr n°15 pose pour Yvon Genty.

Les Sablières de Nemours

Le bassin de Nemours est un haut lieu des sablières françaises durant le 20e siècle. Des petits trains à voies étroites y ont été installés pour transporter la production locale car les routes ressemblaient plutôt à des chemins. Pour mieux comprendre cette période, nous avons la chance d'avoir à nos côtés monsieur Donelli. Il est né en 1929, sur place (dans le garage de bois le long de la ligne) et a grandi au cœur de ces sablières. Ses parents y ont travaillé et ont fondé l'auberge " Au Bon Repos " fréquentée par des centaines d'ouvriers des sablières voisines. Grâce à lui, nous allons y voir plus clair.

Les sablières ont vu le jour par centaines. C'était un peu comme le pays de l'or blanc attirant des familles venues de partout, à la recherche du sable le plus pur. Il était une matière première convoitée, indispensable à l'industrie du verre et de la fonderie. Des parcelles se vendaient au plus offrant surtout s'il était question, pour un petit propriétaire, de s'agrandir afin de survivre. L'avenir dépendait de l'acquisition de la parcelle voisine de la sienne ; ne pas l'obtenir signifiait la fin de son entreprise.

Des enchevêtrements de chemins de fer ont vu le jour. Des dizaines de lignes ont été créées. 14 Lignes principales étaient à l'écartement de voies de 50 et 60, voire 80 centimètres. Toutes, initialement montées sur traverses métalliques, furent remplacées par des voies plus résistantes avec des traverses de bois, afin de faire circuler des locomotives plus puissantes, donc plus lourdes, capables d'augmenter la rentabilité. Les uns installaient la voie de leur

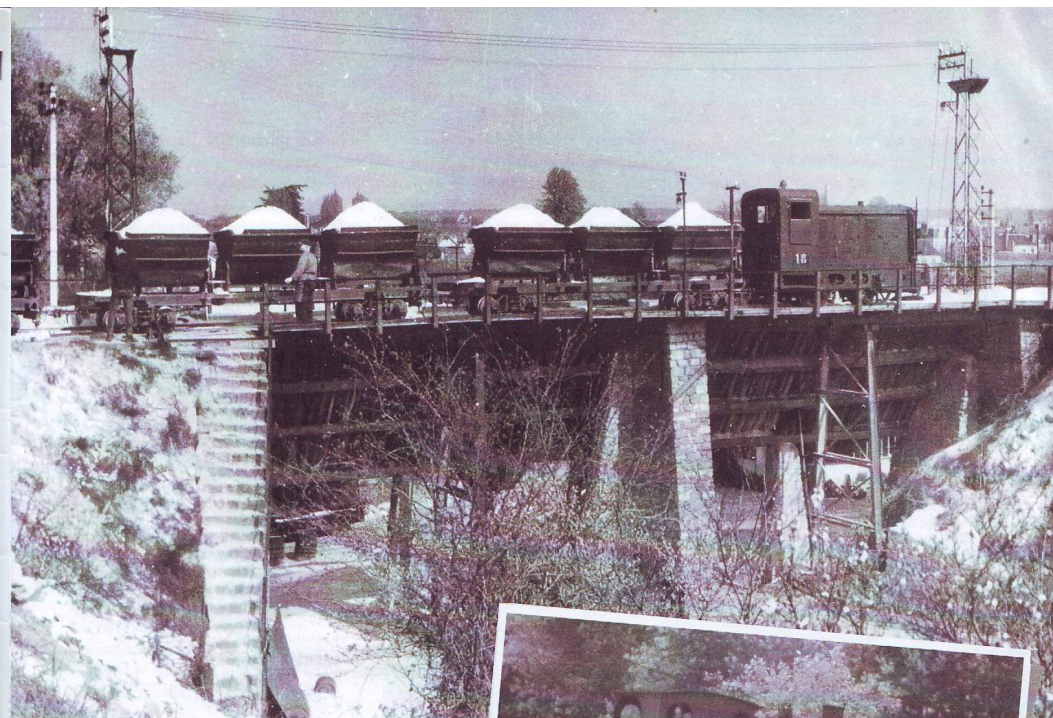
exploitation au lieu de traitement ou de livraison ; les autres, un tronçon seulement afin de s'approcher d'une route pour les livraisons par chariot hippomobile vers le lieu de manufacture ou d'expédition.

La ligne des carrières de Bonnevault et des Gondonnieres à Saint Pierre-les-Nemours.

Elle est la principale ligne de ce bassin et sans doute l'une des plus anciennes. Elle fut démolie vers 1966, 1967.

Elle s'étendait sur 11 km entre la gare de Nemours et Bonnevault. La route n'était pas goudronnée sur toute la longueur et les chariots transportaient difficilement le sable. La carrière semble avoir été créée il y a 150 ans et le chemin de fer avant 1885.

Les trains qui parcouraient à l'origine cette ligne étaient à vocation

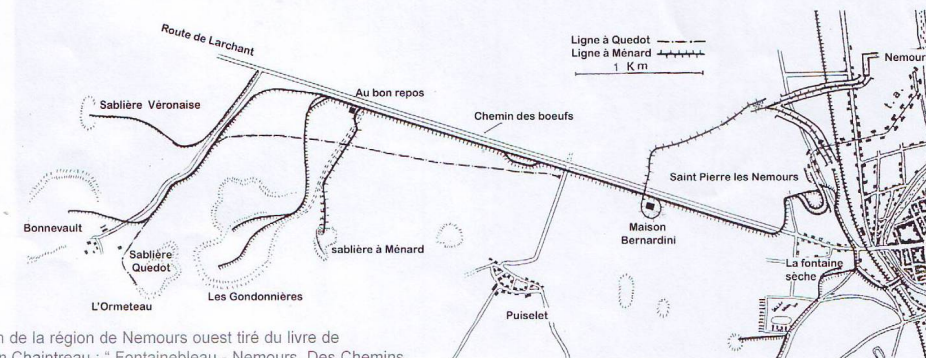


▲ Le locotracteur anglais Dick Kerr n°18 décharge son sable au terminus de la ligne de Bonnevault, le 27 avril 1963. Photo de Jacques Bazin.

industrielle, plus tard d'autres venus en renfort, à la fin de la première guerre mondiale, à vocation militaire. Ainsi et jusqu'à la fin de l'exploitation de la voie ferrée, la région de Nemours abrita des merveilles de l'essor industriel. Le choix s'étendait de la machine industrielle du type Koppel principalement montée sur deux essieux aux longues 131 Alco Cook laissées en France par l'armée anglaise et à la 131 Baldwin par l'armée américaine. La 040 allemande n'était pas une



La 020 Koppel de la Fontaine Sèche venue travailler à la Gondonnrière. Notez le tampon double équipé d'une traverse de bois pour l'occasion. Photo de J.-J Doerflinger.



Plan de la région de Nemours ouest tiré du livre de Jean Chaintreau : " Fontainebleau - Nemours. Des Chemins de Fer de Sablières au Tacot des Lacs. 150 ans d'histoire ", paru en 1989, aux éditions Amateis.

bonne recrue car ses roues articulées provoquaient des déraillements. Le matériel remorqué présentait le même profil historique et technique. Des wagonnets industriels étaient volontairement remplacés par des wagons plus longs montés sur bogies. L'origine de ces wagons était militaire et tous les belligérants de 1914 étaient représentés dans ce parc remorqué. Ainsi la sablière de Nemours, qui produisait le plus de sable, avait installé de grosses bennes sur des plats américains de

type Pershing. D'autres restaient sous forme de wagons couverts affectés au service ou encore sous forme de wagons citernes pour porter l'eau puisée en ville ou au puits de Bonnevault.

Pendant la guerre, l'exploitation de Bonnevault fut abandonnée car trop éloignée ; le carburant, alors rationné, manquait. Pour cette raison, on remit la plupart des vapeurs en service.

Je fus engagé avec mon ami Noël Sécélérault par monsieur Martin, le directeur de la sablière en poste pendant la guerre de 1939-45, pour conduire la seule locomotive alors en activité. La maman de Noël qui habitait sur place au dépôt de la fontaine sèche, chauffait la machine au petit matin, vers quatre heures. Nous lui laissions les machines propres, un chiffon gras pour l'allumage et un paquet de bois sec, posé la veille, sur la chaudière encore chaude. J'avais alors 14 ans et mon ami 17. Le charbon était tellement coûteux que nous devions chauffer la machine avec du bois coupé dans la forêt et un peu de charbon. On nous avait installé une grille au-dessus de la cheminée pour éviter les incendies de forêts. Le parcours était volontairement limité entre Nemours et la Gondronnière ; la carrière de Bonnevault était trop loin pour le peu de charbon que nous avions. La petite machine remorquait cinq grands wagons à bogies.

A Nemours, il fallait traverser la

Le Billard n° 16 garé devant les bureaux de la CISN le 27 avril 1963. Photo de Jacques Bazin.

Locotracteur Dick Kerr n°15 quitte le déversoir à Nemours pour la Sablière de Bonnevault, vers 1963. Photo de M. Testard.



route de Larchant, la garde-barrière, madame Bernard, était installée dans une cabane de bois à l'angle de la rue... Elle arrêta les voitures en brandissant une longue perche équipée d'un chiffon rouge pour être vue des deux côtés du train engagé à traverser la rue. La nuit, elle avait une lanterne.

La voie était assez fine, 6 ou 7 centimètres de hauteur. Plus tard, elle fut remplacée (vers 1950) par des rails plus gros. Les gars qui ont fait ce travail n'en n'ont pas eu pour longtemps, deux semaines en tout. 30 personnes sont venues d'une entreprise spécialisée. Les premiers rails fins sur traverses métalliques ont laissé la place à des rails plus gros installés sur des traverses de bois vissées. A la suite des passages répétés des trains trop lourds, les rails rivetés posaient des problèmes de déformations. Les éclisses se cassaient et les rails se fendaient dans le sens horizontal, entre les percages des boulons d'éclissage. Ensuite, la voie faisait des vagues à chaque fixation et hop ! Le train déraillait.

Fin de la dépose de la voie sur la route de Larchant. Le train roule en direction de St Pierre-les-Nemours en 1968. Photo de J.-J. Doerflinger.

Les machines à vapeur étaient entretenues au dépôt de la fontaine sèche. Là où je prenais la machine pendant la guerre, les Diesels étaient plus concentrés, en bas, derrière la gare de Nemours.

La suite dans le prochain Tortillard.

Le matériel en attente de vente et de démolition dans la cour de la CISN en 1968. Photo de J.-J. Doerflinger.



Train de la dépose de voie garé en haut des déversoirs à St Pierre-les-Nemours. 1968. Photo de J.-J. Doerflinger.



Le train de Dubout

PAR MICHEL VIERS

Depuis toujours, je suis modéliste ferroviaire, mais dans un registre plus chic que celui des trains comiques. Pour moi, le modélisme, c'est jouer, alors on s'amuse. Le train de Dubout m'est venu avec l'affaire des Gnomy ; de rigolos petits trains en plastique destinés aux enfants. Mes amis ont transformé ces jouets en maquettes et ont créé de magnifiques réseaux inspirés des bandes dessinées. D'autres ont réalisé des reproductions de tramways vicinaux belges en améliorant ces Gnomy. En voyant cela, j'ai eu envie de me mettre au travail. La silhouette amusante des Gnomy m'inspira l'idée de faire une représentation des caricatures ferroviaires de Dubout.

Le rapprochement fait, j'ai pris les Gnomy comme base de départ, pour aller chercher chez Dubout tous les clins d'œil, toute la malice de l'artiste et reproduire ses productions en trois dimensions. Si l'on regarde les

dessins de Dubout, on s'aperçoit que ce sont parfois des dessins de l'impossible, donc impossibles à représenter en modèles. Il m'a donc fallu trouver des limites pour être capable de transcrire la malice exprimée par Dubout.

Un autre facteur amusant, est la présence d'éléments non ferroviaires, ces éléments, utilisés par associations d'idées. Par exemple, une locomotive fume, une cafetière fume, alors Dubout ajoute une cafetière au sommet de sa locomotive.

J'aime les représentations de Dubout aussi pour leur gentillesse, elle se traduit pour moi par la présence inattendue de petites fleurs disposées ça

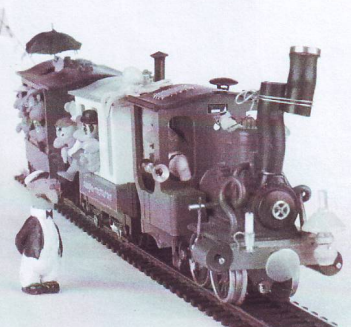
et là sur les trains. J'aime beaucoup l'effet de surprise que procure la découverte de lampes de chevet, de bougeoirs, de choses incroyables et impossible à trouver sur un train, mais dont Dubout se délecte à nous en faire la surprise. J'aime aussi beaucoup la bonhomie de ses personnages. Leurs silhouettes sont généreuses et rassurantes, leurs visages portent le bon esprit parfois un peu naïfs, même un peu bête, mais gracieux et gentil. Il me fallait mettre en scène ces personnages qui sont, pour moi, l'esprit de Dubout, en prenant soin de bien les représenter dans leurs meilleurs aspects.

Les illustrations de Dubout sont extraordinairement riches de ces détails et d'entassement ; je devais absolument restituer cet effet à bord de mon modèle.

Le train de Palavas-les-flots, inspirateur de mon maître, ramenait des hordes de pêcheurs, des promeneurs, des baigneurs entre Palavas pour les déposer à Montpellier. Ces retours de vacances de Dubout à bord de ce train l'ont inspiré à jamais.

Je n'ai rien inventé, je n'ai fait que traduire l'esprit de Dubout, le plus fidèlement possible.

Photos de F.Hallier.



Le billet de Sylvain Monédière

Sur le site internet "Logosol", concernant des cas d'utilisation d'une scierie mobile de cette marque, un client suédois a développé, dans sa propriété forestière suédoise, un chemin de fer Decauville d'exploitation forestière, en utilisant les matériels légers (panneaux et véhicules) qui avaient fait l'objet de nos contacts initiaux. Ce propriétaire, apparemment aussi heureux que le directeur du Coni-fer, a également créé un site accessible par renvoi de l'article Logosol, qui lui est consacré, où il récapitule l'art de "recycler" le système Decauville à des fins forestières.

Un article de "Tortillard" permettrait de présenter son système moderne concret, en complément d'une analyse théorique. Pourquoi pas un "jumelage" de conseils pour des expériences pratiques chez des propriétaires forestiers intéressés ? Impact visible immédiat : absence d'ornières de débordage, donc de tassement du sol fragile et discrétion paysagère sans nuire à l'efficacité à condition d'accepter de charger en "longueur" sur gabarit étroit ce que l'on charge habituellement en format plus ou moins "cubique" en gabarit "large" (environ 4 m pour le chemin).

Le cahier des charges militaires du train artillerie visait à transporter un maximum de produits dans une tranchée en pyramide inversée de 1,70 de large au plus, permettant un maximum de camouflages, pour la discrétion militaire. Ceci n'empêche pas, en usage civil pour la sécurité des utilisateurs, d'utiliser des tracteurs très visibles plus ou moins fluos avec gyrophares et lors des chantiers. Mais la discrétion et le calme reviennent dès la fin du chantier.



@ le site de Logosol :
www.logosolcanada.com

Rails dans Paris



Environ 30m de voie, une plaque tournante et deux petits bouts de voie (2m et 5m) dans une très jolie cour du Marais. J'avais pas de mètre sous le coude, mais je dirais 50cm d'écartement.

Si vous avez le temps, sachez qu'il y a aussi une jolie expo de photo à la galerie Kennory Kim, à côté du musée des Arts et Métiers, sur les friches industrielles ●
FABIE HALLIER

Le locotracteur des Grandes Gueules

Notre ami Bernard Junk nous fait part de sa dernière réalisation : une reproduction du train du film culte "Les Grandes Gueules". Un locotracteur Pétolat-Deutz tracte des wagonnets à châssis demi rond du type Koppel chargés de grumes de bois. L'ensemble est à l'échelle de réduction 1/35ème et roule sur de la voie d'écartement 16,5 mm. Le locotracteur est en laiton photogravé et est fidèlement reproduit au point qu'il est possible de voir la plaque ovale du constructeur Deutz masquée par la cabine ajoutée.

A l'époque, pour la réalisation du film, ce locotracteur fut loué à un ferrailleur de la région à qui il fut rendu à l'issue du tournage (voir la "Gazette des secondaires", le bulletin de liaison du GEMME, n° 43, 3/2001). Las de voir les gamins du village grimper dessus et faire du chahut dans son chantier autour de cet engin, le ferrailleur décida de le découper. Il eut le temps de savourer ses remords car de nombreux passionnés demandèrent ensuite à acheter ce trophée ..●

PM

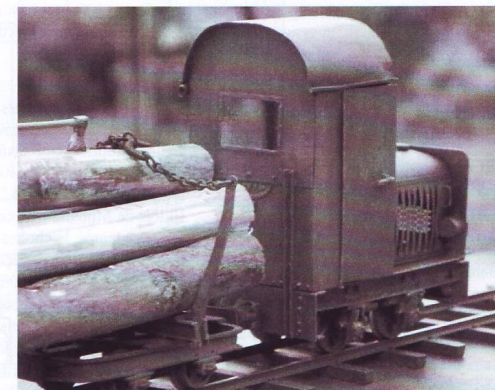


Photo de Bernard Junk.

Le LT.1

PAR PATRICK MOUROT

Le LT.1 comme on l'appelle couramment dans le milieu des fans est un locotracteur mythique. Son incroyable silhouette et son histoire mouvementée en font un engin légendaire. Le manque de documentation le concernant désole la communauté de passionnés toute entière. Sa disparition le rend encore plus légendaire.

Le 130 essence fut commandé chez Decauville en quatre exemplaires, pour effectuer le transport des visiteurs de l'exposition coloniale de 1931 sur un parcours situé entre la porte Dorée, la porte de Charenton et le site de l'exposition. Ces locotracteurs étaient motorisés par Renault en version essence et boîte à vitesse routière, c'est-à-dire sans inverseur mais avec une marche arrière simple. La puissance de ces moteurs de 6 cylindres, empruntés à des autobus, était de 120 chevaux. La carrosserie, plutôt spartiate était ouverte, genre décapotable. La calandre profilée faisait penser à une automobile de la Belle Epoque. A bord, le chauffeur disposait d'un frein à air et d'un autre manuel semblable à un frein des anciens locotracteurs Billard en voie de 60 cm, disposé devant lui comme un volant automobile.

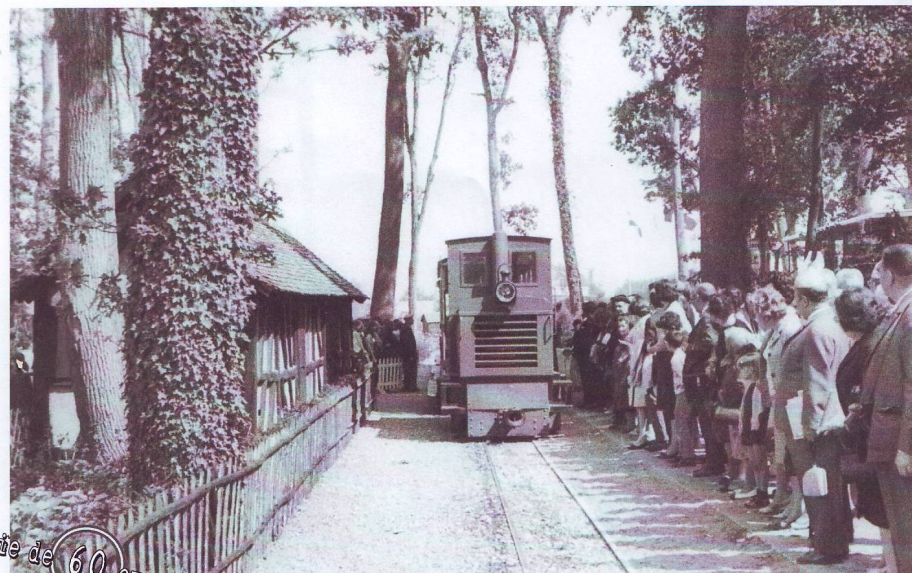
La conception des châssis des quatre 130 essence Decauville fait penser à

ceux des machines à vapeur 130 de 12 tonnes à vide, à trois essieux accouplés et un essieu porteur, conçues pour les travaux publics et les sucreries utilisant des voies de 60 aux rails légers. Les entre-axes, le diamètre des roues motrices et porteuses énoncés sur les fiches techniques de ces deux engins sont très comparables.

Trois de ces locotracteurs furent achetés par la sucrerie de Sermaise en 1932. Cette entreprise les transforma dans leur ensemble : les moteurs Renault furent remplacés par des CLM "Compagnie Lilloise de Moteurs" de conception Diesel 2 temps, les boîtes à vitesse ne semblèrent pas avoir reçu d'inverseurs, les carrosseries furent totalement repensées : toits, portes coulissantes et capots plutôt fonctionnels et non profilés façon voitures Torpédo. La ligne du tramway de Pithiviers à Toury l'acheta à son tour en 1959. Son "look" étonnant

ne le fit pas passer inaperçu. Il fut alors numéroté LT.1. Les deux autres furent vendus à Pointe-à-Pitre. Plus tard, en 1967, il fut vendu au parc floral d'Orléans pour y remorquer les trains de voyageurs. Il fut à nouveau carrossé par le parc pour tenter d'améliorer son aspect général et le rendre plus ferroviaire... Il y fut peint en vert jardin comme le reste du parc moteur et entouré de bandes de laiton décoratives parfaitement astiquées. Plus tard, à l'abandon d'une partie du matériel utilisé au parc floral, il fut démolí ; les autres machines qui l'entouraient, elles, furent sauvées. Mais que faisaient donc les caïds de la sauvegarde de l'époque pour laisser disparaître un tel engin ?

Voilà en quelques mots l'histoire du LT.1. Des fans pourront peut-être nous compléter ce modeste pamphlet ; peut-être pourront-ils, grâce à ce plan, un jour, nous montrer leurs réalisations.



Voie de 60 cm

Fiche technique : La taille de la "Chose" est de 4m80, l'empattement des roues motrices de 1m40, celui des roues dans leur totalité de 2m80. Le diamètre des roues motrices est de 65cm. Le rayon minimum permis à cet

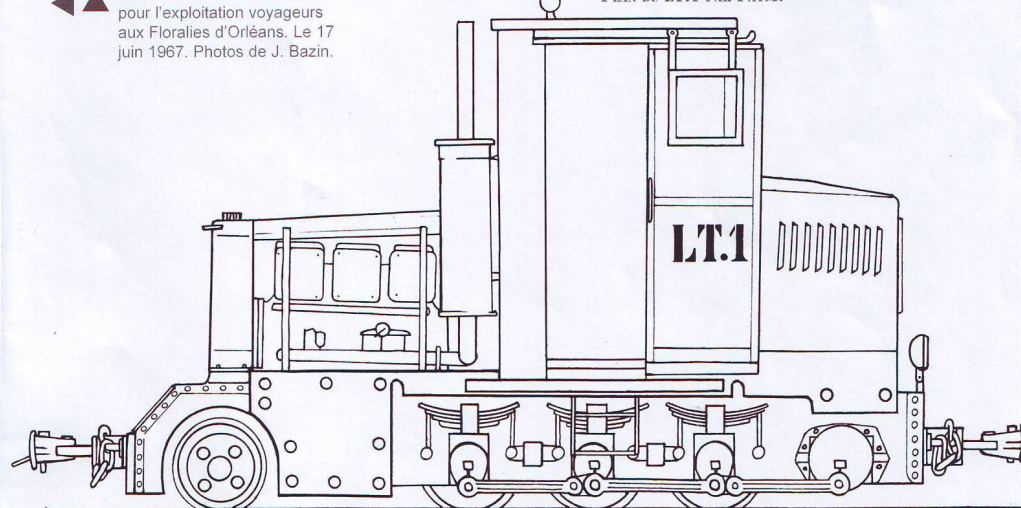
engin est de 30 mètres. Enfin la puissance de son moteur CLM LC3 est de 75 CV et son poids total en marche de 14 tonnes.

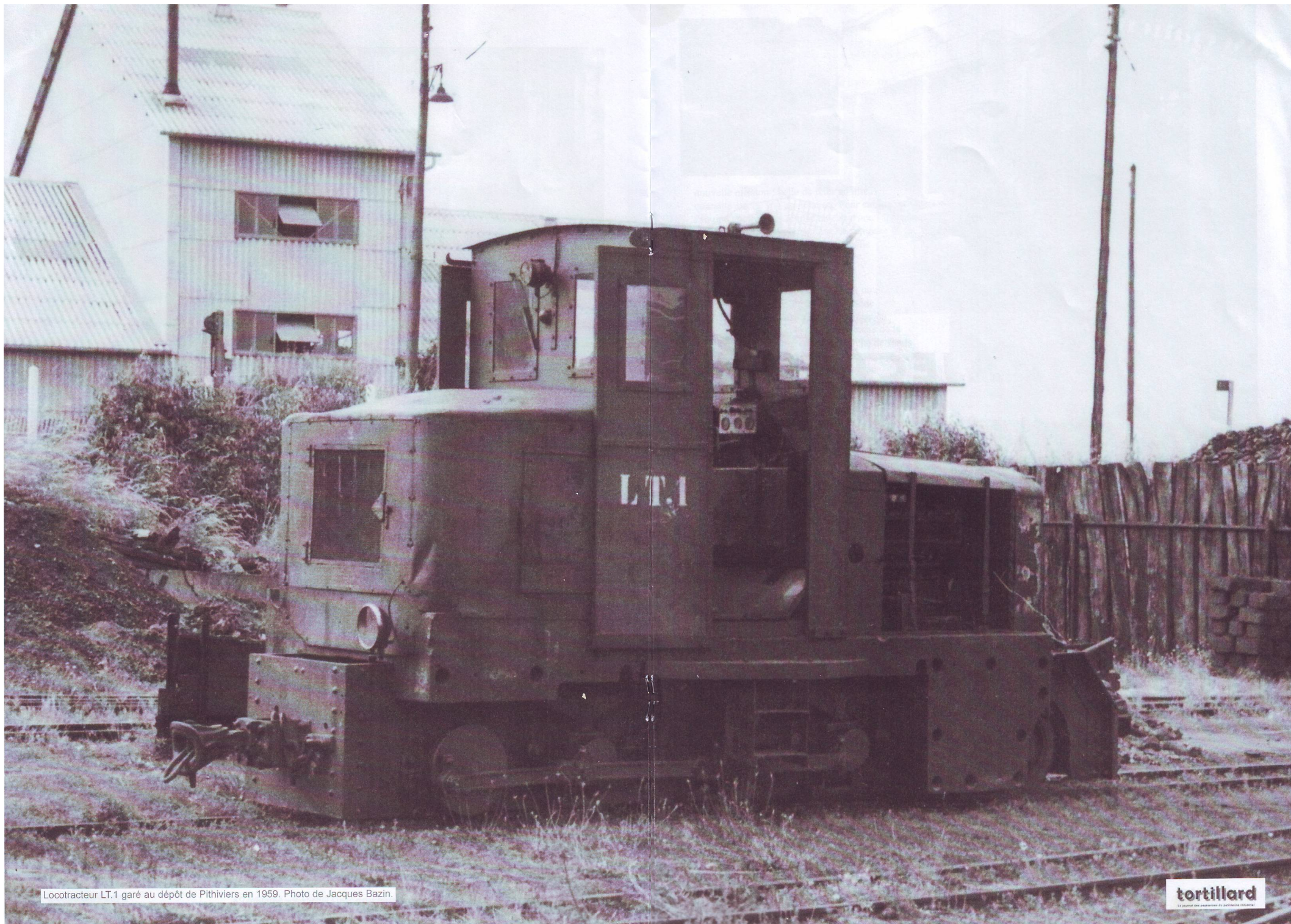
Contre-indications médicales : au premier regard, cet engin vous laisse un

souvenir inoubliable, une sensation d'étonnement, de rejet même, puis un sentiment de sympathie pour cette drôlerie vous envahira et ne vous quittera plus. Attention, vous êtes devenu un fan ! ●

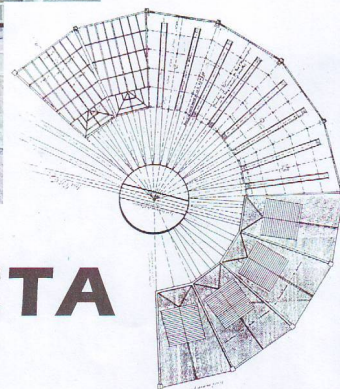
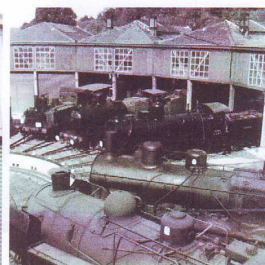
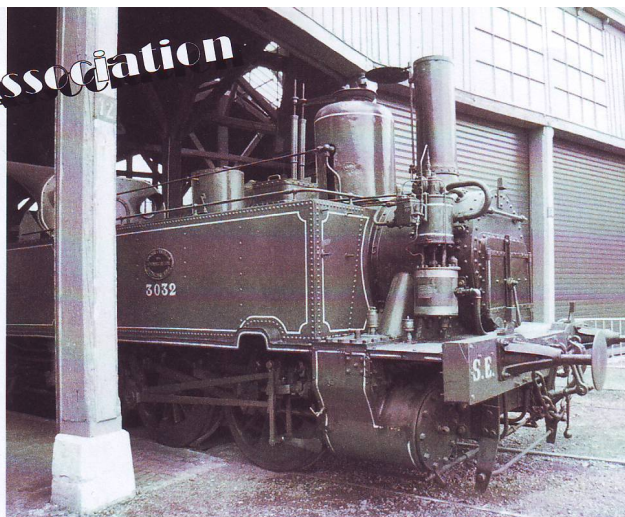
Locotracteur LT.1 transformé pour l'exploitation voyageurs aux Floralies d'Orléans. Le 17 juin 1967. Photos de J. Bazin.

PLAN DU LT.1 PAR PATM.





Locotracteur LT.1 garé au dépôt de Pithiviers en 1959. Photo de Jacques Bazin.



L'AJECTA

Qui aime les trains a souvent entendu parler de l'AJECTA. L'AJECTA, l'Association de Jeunes pour la Conservation des Trains d'Autrefois, cette jeune ancienne association est née en novembre 1968 grâce à une toute petite équipe pilotée par Jacques Vienne et Henri Dupuis bien décidés à sauvegarder une ligne légendaire en danger de disparition : la ligne Sainte Cécile d'Andorge à Florac. Le choix de ces volontaires était précis car la ligne était magnifique ; le matériel roulant varié et valide. Les démarches locales tournèrent rapidement au désastre tant le département voulait utiliser l'emplacement des voies à des fins routières et tant les municipalités qui ont eu le temps depuis de s'en mordre les doigts, ne comprenaient pas, à l'époque, le bien fondé d'une telle entreprise. Dans son élan, la toute nouvelle AJECTA s'était déjà équipée d'une petite machine à voie de 1 mètre et avait jeté son dévolu sur le dépôt fraîchement abandonné par la SNCF en 1967 : le dépôt de Longueville*. Pour la petite histoire, il faut savoir que le dépôt de Trappes était aussi dans les projets mais voilà : celui de Longueville plus vite libéré fit l'affaire et sa proximité parisienne était aussi appréciable. Elle

loua aussi la rotonde couverte en cohabitation avec un artisan en pneumatique.

En juillet 1971, le groupe s'orienta vers la voie normale en s'achetant deux machines la 040TA137 et la 130B476 et organisa alors la première sortie vapeur entre Longueville et Villiers-Saint-Georges. Les voyages se succédèrent, pendant plusieurs années, sur les lignes voisines : Flamboin Montereau. Mais à compter de 1973, la direction générale de la SNCF mit un terme à ces activités et établit un droit et un tarif de location de passage sur ses lignes de Seine et Marne. Il fallut alors trouver une ligne où les passages seraient libres et pour cela l'AJECA s'orienta vers la ligne privée de Richelieu à Chinon, appartenant alors à la RFR, Régie Ferroviaire Richelaise, pour former l'AJECTA Touraine. Une autre ligne fut également choisie entre Arles et Fontvieille pour établir l'AJECA Provence. Le plan était simple, l'AJECA de Longueville s'affairait à la restauration des machines ; les autres Ajecta, à l'exploitation voyageurs. L'idée était bonne mais les problèmes suivirent : la distance demandait de gros sacrifices aux passionnés et les équipes

se sédentarisèrent et revendiquèrent une certaine autonomie.

L'AJECA de Longueville évolua et fit de beaux achats : une 140C achetée à Chaumont en 1972, une 141TC, la 19 achetée à Carhaix, alors qu'elle circulait longtemps à la gare Saint Lazare, une seconde 130B ; aujourd'hui peinte aux couleurs SNCF, l'autre Est, une petite 020 Cokerill " Suzanne " reconstruite avec amour par son propriétaire, une 030 Schneider, la " Rimaucourt " rachetée par un amateur aux sucreries de Nangis puis confiée à l'AJECTA en 1972**.

L'association s'entoura aussi de wagons parmi les plus célèbres : on peut apprécier aujourd'hui des voitures Pullman, des voitures de toutes les régions, le PO midi, le PLM, l'Etat, l'Est...et bien sûr la rame Talbot pas assez pratique me dit-on ici, pour les sorties voyageurs.

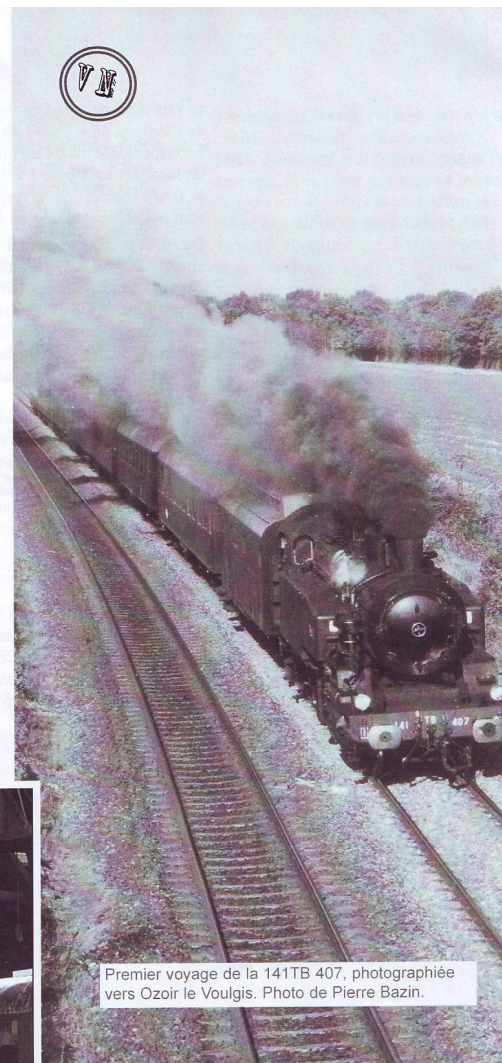
Le matériel est aux normes exigées par la SNCF, le plus gros poste de dépense est la restauration et, bien sûr, les droits de passages sur les lignes nationales. Aujourd'hui, l'équipe se préoccupe d'une

* Le dépôt de Longueville abritait les 141TB dont la 407 aujourd'hui préservée dans la rotonde.

** La Rimaucourt à Longueville. Elle parcourait la ligne Gudmont à Rimaucourt avec deux autres " Gudmont " et "Doulaincourt " que portaient le nom des trois villes desservies. L'association ne résista pas à l'idée de lui refaire une cabine semblable à celle que la machine connut autrefois : la cabine hirondelle.

nouvelle mission : celle de fêter au mieux les quarante ans de son association. Pour cela, l'équipe s'active à la remise en état d'une superbe voiture Pullman supplémentaire et s'entoure de partenaires afin de réussir une très belle célébration.

Mais son travail ne s'arrête pas là car on pense en ce moment à l'avenir de la collection ; le programme chargé inclut aussi la remise en service de 140C 231, la dernière tranche de la remise en état du bâtiment, la recherche de fonds privés comme ceux qui ont permis la rénovation partielle du dépôt. La vigoureuse équipe continue à reconstruire les plus vieux matériels préservés ici de la démolition. Les tournages de films (trois en 2007) et de clips sont aussi une activité lucrative pour l'association qui ne dort pas pendant une semaine, mais reçoit ainsi des fonds bien utiles.



Premier voyage de la 141TB 407, photographiée vers Ozoir le Voulgis. Photo de Pierre Bazin.

Le dépôt de Longueville abritait les 141TB dont la 407 aujourd'hui préservée dans la rotonde. Collection Ajecta.

En résumé l'AJECTA se porte bien ; elle compte 1580 membres depuis sa création ; elle supporterait bien quelques subventions pour aller plus vite dans son entreprise, bien sûr. L'équipe rencontrée lors de notre visite était nombreuse et active, l'accueil super.

Merci à Françoise Péchard, Guillaume Grison et Frédéric Course de nous avoir permis de rassembler tout ces souvenirs afin de vous publier cet article.

Merci et rendez vous en Septembre pour la plus belle des manifestations : l'AJECA a 40 ans !●

Interview de Alain Mionnet

PAR FABIEN HALLIER

Bonjour Alain, alors comme ça, tu collectionnes les locotracteurs et le matériel ferroviaire ancien ? D'où t'est venue cette drôle d'idée ?

L'histoire commence quand j'ai essayé d'acheter la gare de Pont sous Gallardon en mai 1992. Elle venait d'être abandonnée et commençait à être vandalisée. J'avais également des antécédents en modélisme ferroviaire car petit j'avais eu un train électrique, pour finir avec un petit réseau sur une planche de 2,40m * 1,10m avec une belle vapeur 160 Hamo à fumigène. Vers l'âge de 12 ou 13 ans, je voulais être chef de gare (peut-être à cause du mari d'une amie de ma mère qui travaillait à la SNCB).

Pendant la concrétisation de cet achat, qui a mis presque deux ans, je me dis que, maintenant, on pourrait y mettre un véhicule ferroviaire. Le souci est que je n'ai pas de voies juste devant. Elles avaient été déplacées en prévision d'une nouvelle gare, dont seules les fondations ont été construites.

En septembre 1993, je me rends dans le Sud-Ouest et vois l'écomusée de Marquèze d'où l'on part en train d'une petite gare (je suis allé dans la cabine du loco) et je repère aussi pas mal de matériel ferroviaire garé pas très loin.

Je vais aussi de temps en temps du côté de Clamecy, où il y a un dépôt CFTA. Le responsable me dit un jour qu'il y a un locotracteur Moysse à vendre à Cercy la Tour : contact pris, le responsable ne veut pas le lâcher à un prix raisonnable. En 1995, j'achète le journal " Voie étroite " et vois qu'il y a un locotracteur des anciens magasins généraux de Paris récupéré par le CFVE. Je les contacte en juillet et, peu après, je fais le stage vapeur du Vivarais. De retour, avec quelques rudiments de voie, conduite,

m'avait déplacé les deux premiers locotracteurs. Sur l'ensemble du lot, 4 iront à Pont-sous-Gallardon, mis sur le sol comme des charrettes, 2 au CFVE et 1 plus celui acheté par l'ACF à Pont-Erambourg. Une fois arrivés là, nous faisons un crochet à Caen pour ramener un couvert TP pour un copain, Peter Gray, de l'ACF. Le lendemain, on va charger à Ducey un plat à 2 essieux pour ACF et enfin 3 voitures B6 vers le CFVE. 13 véhicules déplacés en tout sur quelques jours !

exploitation, je m'inscris au CFVE. Début 96, une expédition est menée pour aller voir le Moysse 20TDEE de Cercy la Tour. Peu après je le rapatrie au CFVE après avoir fait baisser le prix à 5 ou 6000f...

Suit un Moysse 36TD de St Ouen l'aumône arraché in-extremis au ferrailleur, grâce à un petit encart dans le journal " Voie étroite ".

Début 1997, l'ACF me signale des wagons anciens à Châteaudun. Je vais voir et cogite. Les wagons sont déjà malheureusement propriété du ferrailleur qui a le marché de la ferraille du camp. Négociations, puis réflexions avant le découpage qui doit avoir lieu dans quelques jours. Je ne voulais pas avoir plus de quelques wagons, car il faut prévoir le transport. Dans le lot, il y a les modèles USA de 1944 que je ne connais pas. Ce sont les tampons qui ressemblent à la locomotive américaine Whitcomb du CFVE. Une rencontre avec un membre de l'Ajecta détenteur d'un livre sur le matériel USA me confirme le modèle. Il me dit qu'il en prendra un lui aussi. Le matin du découpage, j'appelle le ferrailleur et lui dit que je prends tout, sauf 3 wagons plats sans savoir encore comment les rapatrier. Il y avait une vague possibilité de les faire ramener par la SNCF à Pont-sous-Gallardon mais sûrement pas simple. Finalement je contacte le transporteur routier qui

Et alors combien en as-tu maintenant ?

Pour le nombre de véhicules je ne sais pas trop finalement ; il faut que je recompte !

En wagons/voitures cela doit faire 17 de 5 à 40t et en locotracteurs, 13 de 10 à 34t sans compter 3 rail-route dont un Moysse de 12t et 2 Track Mobil de 5t. Et en ce moment quelques affaires sont en cours...

Quelles sont les plus belles pièces ?

Ma plus belle pièce ? C'est difficile à dire... Disons peut-être le plus ancien, un wagon de 1877 destiné au transport de lait, qui a été classé monument historique, sauvé à Cramoisy en 1998 avec un couvert un peu plus jeune et un peu mal en point.

Si je l'ai fait, c'est pour pérenniser sa sauvegarde bien que ce ne soit pas un gage de non-destruction. On a déjà vu des antécédents de matériels classés ferraillés...

Après, j'ai un faible pour les "St Chamond" qui étaient à l'armée française, ex vestiges de l'ALVF (Artillerie Lourde sur Voies Ferrées). Dans cette lignée j'ai quelques survivants: la version à 2 essieux, rénovés soit en 105cv et 150cv en double. Il y en a un, en état d'origine, un

autre au musée de Mulhouse. J'aime bien aussi les B6, ces petites voitures à deux essieux métallisées des années 50, dont une a les entourages intérieurs de fenêtres en bois genre acajou et le couvert TP, ex wagon de secours, qui sert d'atelier au CFVE....

Y a-t-il un véhicule que tu voudrais avoir, une machine à vapeur ou... ?

J'ai dû manquer de peu une BB Crochat St Chamond qui était au camp de ST Florentin : il n'en subsiste que 3 exemplaires en France et un en Europe. Ce dernier (en vente par Interlok) est le seul avec son carrossage d'origine, très similaire du modèle en voie de 60 au SRG de Versailles. J'aime bien voir le

châssis riveté et les bogies.

Bien sûr une petite machine à vapeur ne serait pas mal mais pas très facile à trouver (surtout en prix), j'aurai dû commencer en 1975... ! ! !

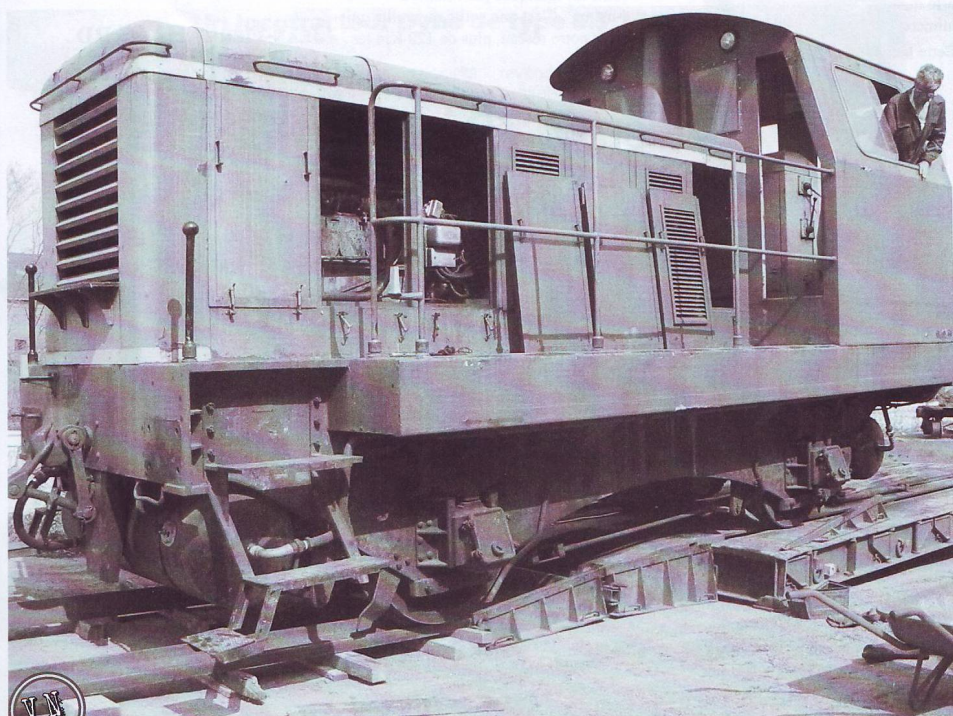
Quel est ton objectif, après avoir rassemblé toute cette collection ?

Mon objectif était d'abord d'éviter le découpage. Maintenant il faut essayer de pouvoir commencer à restaurer ce matériel qui ne fait pour le moment l'objet que de mesures conservatoires minimum, sauf certains au CFVE. Je fais, depuis 2003, des portes ouvertes pendant les Journées du Patrimoine à la gare de Pont, même si je ne l'avais pas inscrit au programme officiel. L'année

prochaine ça le sera, j'ai déjà contacté la DRAC Centre ! Jusqu'à maintenant, j'étais quasiment seul pour m'occuper de tout cela, avec l'aide de temps en temps de mon interviewer, Fabien Hallier, venu pour l'expédition de rapatriement d'un 105cv St Chamond qui était en dépôt à la gare de Toucy, (AATY). Il m'avait aussi aidé pour les Journées du Patrimoine.

Le projet de vélorail à Pont sous Gallardon pour sauver la ligne, qui n'est plus utilisée sur sa dernière moitié, fait avancer certaines choses. La collection pourra un peu égayer les visiteurs les plus curieux mais il ne faut pas se leurrer, le potentiel d'amateurs est faible●

Alain Mionnet décharge l'une de ses dernières acquisitions : un locotracteur Richard de 34 tonnes de Chalon-sur-Saône, acheté en 2004. Photo de Fabien Hallier.



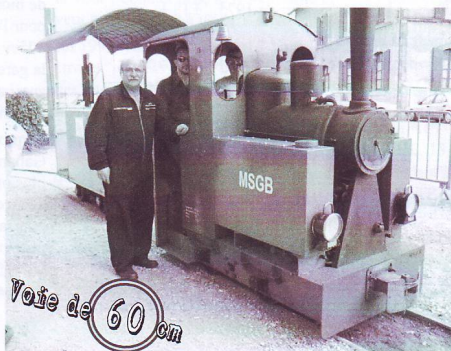
@ Si vous voulez des photos et tout cela dans le détail, visitez la page web [http : //perso.orange.fr/alain.mionnet/preserv.htm](http://perso.orange.fr/alain.mionnet/preserv.htm)

De la vapeur au Musée de la mine de Noyant d'Allier

Nous avons beaucoup de diesels miniers en notre musée mais, historiquement, il n'y en a jamais eu dans nos galeries car, lors de la fermeture de celles-ci en 1942 - suite à un coup de grisou - les berlines du fond étaient acheminées au puits central par des chevaux. Cependant,

en surface, il y avait une petite Decauville dont la voie reliait les différents puits ainsi que les terrils. C'est donc avec bonheur que nous avons accueilli - venant spécialement d'Allemagne - l'adorable locomotive à vapeur de Manfred Schaible qui se comporta avec brio malgré "notre voie un peu minière".

Cette locomotive, dont le moteur



constitué d'un mécanisme de stoker de 141 R, fut fabriquée par Manfred lui-même. C'est une petite merveille qui fit, sur notre réseau, plus de 120 Km les

15, 18 & 19 Août pour la plus grande joie de nos visiteurs et bien sûr de tous les amateurs ferroviaires. Une petite marche de nuit fut même organisée le samedi soir.

A cette fête de la vapeur, il y avait même de la vapeur vive dans la "chambre chaude".

Grand merci à Manfred de nous avoir procuré cet enchantement, le souvenir des bruits d'échappements à Noyant n'est pas près

de s'effacer de nos mémoires ●

JEAN-PIERRE HACARD

Vélorails à Pont-sous-Gallardon



collection de matériel ferroviaire ancien rassemblée sur place: quatre locotracteurs d'origines et de modèles divers, cinq wagons couverts anciens et quelques petites choses à voie étroite. L'ancien chef de gare s'est fait le plaisir de leur conter

l'histoire de la gare et quelques anecdotes à la Vincenot.

Cette occasion de faire découvrir notre projet de vélorail a été couronnée d'un certain succès, puisque sur les deux jours nous estimons que 200 visiteurs ont pu faire un tour.

En gare de Pont-sous-Gallardon (28), pour la première fois on pouvait s'essayer au vélorail et à la draine à bras. Sur quelques centaines de mètres, les rails de l'ancienne ligne de Chartres à Massy, jamais achevée, ont resservi pour permettre à ces drôles d'engins de circuler. Après (ou avant...) ce petit exercice, ils pouvaient découvrir la

Le projet, justement, parlons-en. Il s'agit de réutiliser cette fameuse ancienne ligne jamais finie sur un peu plus de 7km pour y faire circuler un vélorail. Ce petit chose à roulettes permettra aux curieux de découvrir un coin de Beauce, pas si plate que ça, d'un point de vue surprenant puisque la

voie n'est jamais tout à fait au niveau du terrain environnant. Parfois sur un talus, donnant un point de vue agréable sur la vallée de la Voise, la voie traverse les étendues de blé encadrée d'arbres dont l'ombre sera certainement appréciée en été !

Arrivés en vue de la cathédrale de Chartres, il ne faudrait pas s'emballer en sa direction avec le vélorail. Le plus sage serait de faire demi tour à l'ancienne gare de Coltainville puis de revenir prendre la voiture au point de départ si vous voulez aller la visiter. Et comme les choses sont bien faites, dans ce sens là, ça descend presque tout le temps :-)

Mais avant de venir nous voir, un peu de patience, que l'on défriche la voie, que l'on rénove un peu la gare et ses environs. Le lancement est prévu pour mai 2008 et soyez sûrs que vous en serez avertis ! ●

FABIEN HALLIER

Il n'est pas beau, mais c'est le mien !

Fou du train

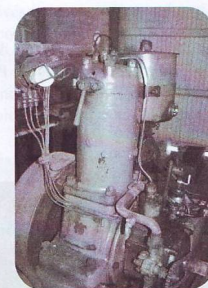
PAR JACQUES ROYAN

Cela faisait très longtemps que je recherchais un petit locotracteur à voie de 60, et j'ai fini par en trouver un. Grand amateur de voies étroites depuis longtemps, et après avoir couru partout à la recherche des derniers industriels encore en activité, je n'avais toujours pas trouvé mon bonheur. Mais grâce à Gilles et Sébastien, qu'ils en soient encore remerciés par ces lignes, j'ai enfin dégotté la bête rare. C'est un DYBA, DYLE et BACALAN, Licence JUNG. Pour l'instant, je n'ai pas plus d'information à son sujet, et si un lecteur en possède je le remercie d'avance...

Il est complet et en bon état général. Il est équipé d'un monocylindre Diesel deux temps vertical et à refroidissement par eau. Les seuls marquages visibles sont, hormis les plaques PATRY, un C encadrant un A sur le moteur, et un S et un L sur la boîte à deux vitesses (Schnell en allemand pour rapide et Langsam pour lente).

Récupéré le 27 août 2007 près de Pithiviers avec l'aide de quelques amis (très !) courageux, il est depuis à Richelieu avec de la voie, quelques aiguilles et une plaque tournante lourde aussi chargés en même temps.

Sa restauration générale est déjà bien avancée à ce jour, puisque tout a été démonté sauf le moteur. Je ne manquerais pas de vous tenir au courant de la suite des événements, mais de toute façon il sera restauré dans son état d'origine avec sa cabine peu esthétique. Et quand il pourra rouler, ça me changera des engins ferroviaires que je conduis d'habitude ●



Un locotracteur Dyba de type MS 131

Issue de la célèbre firme Dyle & Bacalan, la société Dyba commercialisait à partir des années 1930, des locotracteurs équipés de moteurs diesel. Ces matériels étaient fabriqués en Allemagne par la firme Jung et ils étaient revendus en France avec des plaques Dyba.

La firme Popineau semble avoir construit et commercialisé des locotracteurs proches ou identiques au type MS 131. Par le passé, le

revendeur Patry conservait trois locotracteurs identiques au votre et munis de plaques Popineau.

Cet appareil semble équipé de son moteur d'origine. Dyba a commercialisé des moteurs sous licence Jung. Moteurs de type vertical, mode deux temps, ces moteurs étaient dénommés ME 130 "Dyba-Loire". Ils étaient fabriqués par la Société Anonyme des Ateliers et Chantiers de la Loire. Ceci explique peut-être les initiales C et A indiquées. Ces moteurs développaient 10 / 12 chevaux à 650 t/m ; diamètre cylindre = 130 mm ; course du piston = 190 mm.

Chez Dyba, le type MS 131 a été le plus produit. D'une puissance de 10 / 12 chevaux ; boîte de vitesses à deux rapports (en principe 4 et 8,5 km/h) ; embrayage conique à friction ; poids en ordre de marche = 2,9 tonnes ; longueur avec attelages = 2,880 m ; largeur totale = 1,230 m ; hauteur = 1,360 m.

Votre locotracteur possède un élément intéressant, à savoir son abri au-dessus du poste de conduite, qui semble être d'origine. Les autres locotracteurs conservés en sont démunis.

Ce locotracteur provient d'une exploitation proche de Corbigny (58), près du Canal du Nivernais ●

LOUIS CAILLOT

Rail et Industrie consacrera un prochain numéro aux locotracteurs DYBA. Il y aura des plans !



Dyba de Jacques, le locotracteur est admirablement conservé. Photo de J. Royan.

Train Touristique Etretat Pays de Caux

PHOTOS ET TEXTE DE MARC GORÉ

Soleil voilé mais
soleil quand
même pour ce
dimanche de juillet
2007, dans le pays de
Caux, sur la ligne des
Ifs-Etretat.

La section de 5,200 km, de la gare des Loges, à l'avant Gare d'Etretat (au PK 229,100 de Paris St Lazare), emprunte une jolie Vallée en pente douce bien caractéristique du Pays de Caux.

L'exploitation touristique est mixte. Les vélo-rails descendent vers Etretat et lorsque le dernier est arrivé, la voie libre est donnée au train de voyageurs.

Pour le retour, les vélo-rails sont virés sur une astucieuse plaque tournante composée d'une roue automobile horizontale,

solidaire d'un levier manœuvré par le poids du préposé à l'opération. Ils sont ensuite pris en remorque par le train voyageur. Ce train composé de 1 ou 2 remorques d'auto-roule SOULE XRA D7559 à la SNCF tractées ou poussées par le locotracteur Moysse BN28 Diesel électrique de 150 CV, circule toujours le loco vers Etretat. La sécurité est assurée par liaison radio.

A mi-chemin, la halte bien entretenue de Bordeaux-Benouville, propriété d'un particulier, a conservé son aspect d'origine.

La gare d'Etretat, surdimensionnée, est intacte. Elle a même conservé sa marquise ; il ne lui manque que les rails.

Toujours propriété de la SNCF, elle sert de colonie de vacances.

Celle des Loges, parfaitement restaurée, est en partie occupée par la commune du même nom. Détail amusant : l'édicule des toilettes, situé sur le quai, est dans son état d'origine avec ses grandes ardoises, et toujours fonctionnel.

Une potence supportant des fils téléphoniques, et scellée sur un mur de la gare, porte encore la mention "Etat". La voie unique, en rails doubles champignons, symétrique, est d'origine.

Depuis mon dernier passage en 2005, un gros effort a été effectué pour le remplacement des traverses, et le ballastage de certaines portions, polluées par des coulées de boue.

Un grand stock de traverses de réemploi et de rails doubles champignons asymétriques de provenance "Midi", présage de saines occupations pour l'hiver prochain.

Matériel roulant :

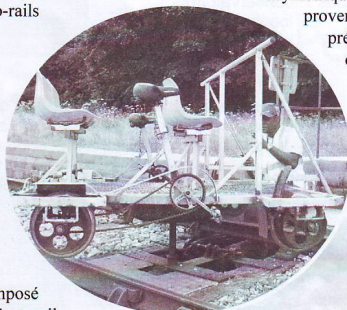
Seuls le Moysse et les deux remorques sont en état de rouler. Les autres engins sont en attente de réparation/restauration.

A savoir : un locotracteur Batignolles Oune draine 3M027 de 7 t et 14 places et 2 lorries

- un Picasso (vendalisé) ANF Blanc Misseron de 1954 X3907 moteur Saurer
- un locotracteur ex SNCF Y2296
- une draine ? perdue dans l'herbe
- un wagon à marchandises
- une draine ex SNCF 5M023
- 2 plats à bogies chargés d'une montagne de traverses
- une armée de vélo rails demandant un entretien constant.

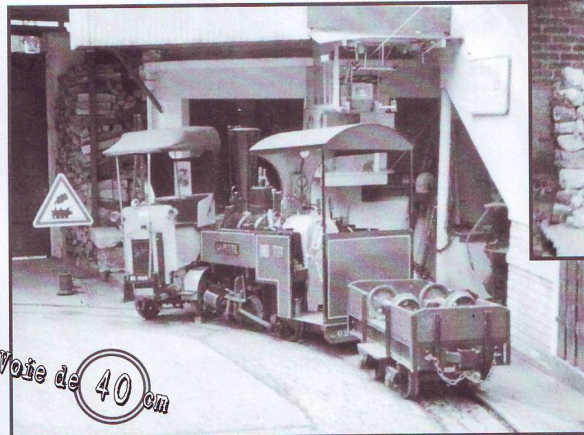
Malgré une reconstruction à neuf du PN sur l'ex-route nationale de Fécamp à Etretat et le Havre, le prolongement vers les Ifs, toujours dans les cartons, demandera beaucoup de travail et de moyens.

Souhaitons qu'il aboutisse un jour car cette ligne, qui a vu circuler des trains directs depuis St Lazare, est restée intacte depuis sa cession par le réseau de l'Etat à la SNCF.



@ Site internet du TTEPAC : www.trains-fr.org/unecto/ttepac

Monsieur Juishomme aux pays des songes



motivés à me rencontrer et leur faire part de mon expérience pour soutenir leurs constructions personnelles.

PAUL MICHEL JUISSHOMME

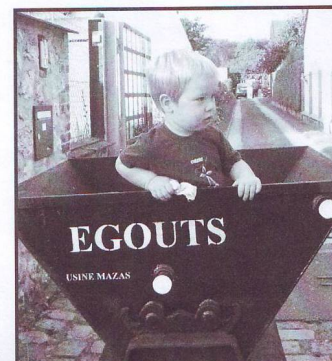
Je suis en pleine réalisation et transformation de mon réseau personnel. J'ai créé un réseau utile ; aujourd'hui, il est embranché sur une carrière de pierres, construite au fond de ma propriété. Mais non, ce n'est pas celle des Maréchaux si bien énoncée dans le Tortillard n°25, mais plutôt une petite carrière artisanale d'où partent mes trains. Les transports s'effectuent par fer, le train est remorqué par la petite

Decauville et ses wagons tombereaux à essieux du type Decauville aussi, mais le transport a lieu aussi par la route à l'aide de mon camion Berliet électrique. Parfois il arrive dans l'affolement des commandes et des livraisons que les deux engins, train et camion, se refusent la priorité et crac, c'est la collision ! En fait nous ne sommes pas loin de la réalité sur mon réseau. Tout cela est fait de mes mains et j'invite volontiers les plus

VOIE DE 40 et compagnie

C'est notre ami Marc, célèbre pour son article des égouts de Paris dans Tortillard n°24 et 25, qui vient de finir la pose de sa ligne en voie de 40 cm autour de sa maison et la réalisation d'un wagon couvert. Son petit-fils a dû se plier aux exigences du grand-père pour effectuer le voyage inaugural. La ligne accueille le visiteur à la rue de la dame blanche, pour le conduire à la maison. Une belle collection de wagonnets sauvés de la ferraille brille aujourd'hui dans la collection personnelle de notre courageux cheminot. Voie Decauville, aiguillages signés par le même constructeur et wagonnets à roues indépendantes... C'est une petite partie du patrimoine ferroviaire qui est préservé ici, pourrait-on lui suggérer d'ouvrir son circuit à la visite à l'occasion des journées du Patrimoine....

Nathan, le petit fils de Marc, est prêt pour le départ.



tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : Jacques et Pierre Bazin, P.-M. Juishomme, B. Junk, F. Course, F. Péchard, J. Royan, L. Caillot, J.-J. Doerflinger, S. Monédière et F. Hallier.

L'équipe Tortillard : Jannick, Nga, Eric, Alexandre, Stéphane, Marc, Patrick.

tortillard

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

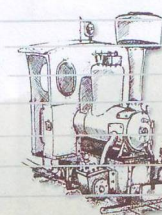
- trimestriel -

Abonnez-vous

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

Nom :
prénom :
adresse :

Tél. :
Email :



tortillard

est édité par l'association
du Tacot des Lacs.
77880 Grez sur Loing
Tél. : 01 64 28 67 67
Fax : 01 64 78 30 78
Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

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

