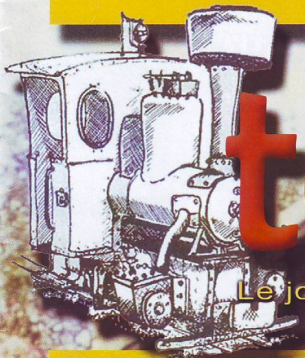


N°29



tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

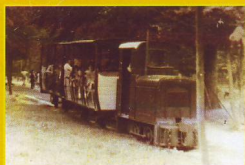
Train attitude

Felin Hen en action 2008



Souvenirs d'enfance

Le train de Ozoir-la-Ferrière

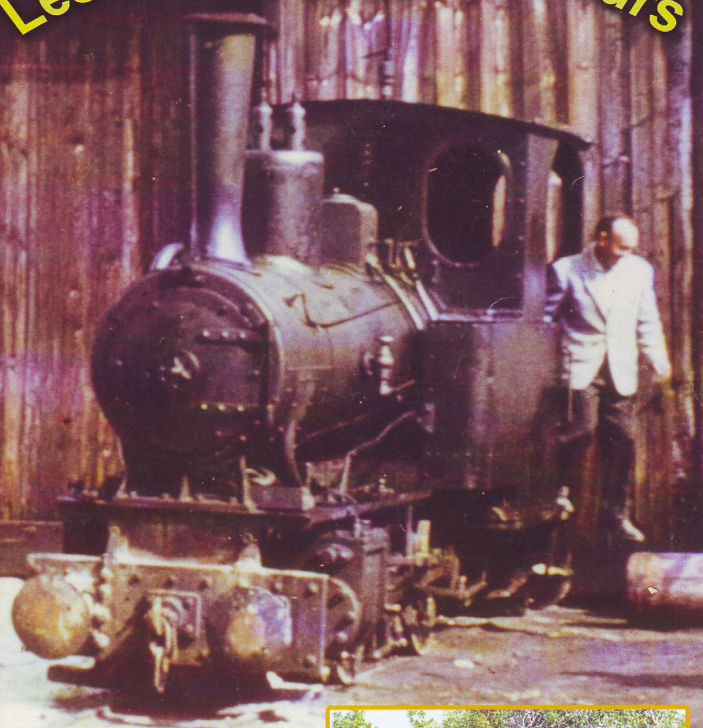


Fou du train

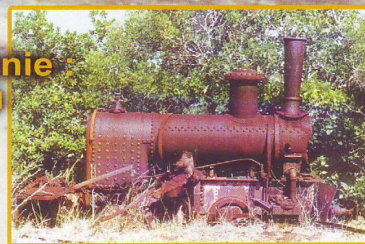
Le Berliet de Fabien



Les Sablières de Nemours Partie 2



Nouvelle Calédonie La Popineau



LE TOUT PETIT JOURNAL
29
POUR L'AVENIR DU PASSÉ

4,80 €

Janvier-Fév-Mars 2008

Edito

Les petits trains qui ne vont pas loin, ont-ils un avenir ? Sont-ils encore du goût du public ? Les passions et les centres d'intérêt n'auraient-ils pas changé ces dernières années pour cibler des loisirs plus individualistes ?

Les indices apparaissent çà et là comme pour matérialiser une réalité menaçante : nombre de trains touristiques retrouvés à la ferraille, de musées chassés de leurs sites, des aides attribués préférentiellement aux grosses associations, des primes d'assurances en hausse, un référentiel de sécurité aux aspects très juridiques. Voilà de quoi s'inquiéter sur le sort des trains accueillant du public.

Les responsables d'associations doivent assumer de lourdes responsabilités que même un grand directeur d'entreprise refuserait la plupart du temps de prendre, et cela quel que soit son salaire. On ne pourra pas empêcher ces responsables d'avoir des états d'âme les amenant à se poser des questions quant à l'avenir de leurs réseaux et à la poursuite de leur mécénat.

La difficulté d'entreprendre est grande et l'augmentation du coût de la vie ne contribue pas à favoriser les bonnes volontés.

La période est sans doute au recul et à la réflexion ; comment séduire les pouvoirs publics pour obtenir des subventions avec, comme vision offerte, des fréquentations en baisse, comment galvaniser dans des actions fiables efficaces et déterminées, mais sans moyens, les membres volontaires autour du patrimoine qui leur est confié ?

Comment préserver notre patrimoine dans les meilleures conditions ? ●

Pat

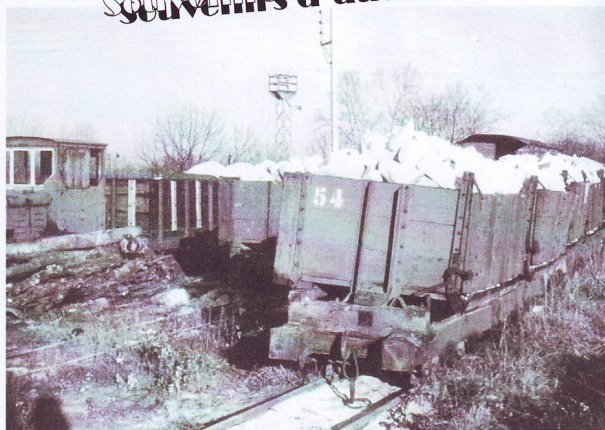
Sommaire

Les Sablières de Nemours Part 2	p 02
Wagonnet dans Paris	p 06
Le Simplex de Pascal	p 06
Felin Hen en action en 2008	p 07
Le train de Ozoir-la-ferrière	p 08
Poster : Campagne et Koppel	p 10
DOSSIER : La Popineau de la Nouvelle-Calédonie	p 12
Le Berliet de Fabien	p 17
News des réseaux et courrier du lecteur	p 18

Notre couverture : Une belle locomotive Koppel devant l'atelier de la Fontaine sèche. Photo de Yvon Genty.

Au dos : attention au train : vers 1967, le Campagne quitte la vallée en direction de Nemours.
Photo de J.-J. Doërlinger.

Souvenirs d'autrefois



Le locotracteur Plymouth et les Girafes au dépôt de la Fontaine sèche. Le 01 12 1967. Photo de P. Brugier

Les Sablières de Nemours

Partie 2

La ligne de la famille Bellefille : arrêtée avant 1966.

Ormesson se trouvait plus au sud et je n'y allais pas souvent, ce que je connais de ces sablières ce sont les anciens ouvriers qui venaient aussi travailler aux autres sablières de Larchant.

L'entreprise Bellefille qui exploitait ces sablières a été rachetée par la verrerie Destalle dans la Meuse, grande consommatrice de sable. Les capitaux étaient Destalle, la ligne était gérée par la sablière de Nemours, jusqu'à la fin.

Sur la ligne d'Ormesson ne circulaient que des machines à vapeur des Koppel construite en 1908. Quelques locotracteurs Diesel un campagne, assez gros, à trois essieux, me semblent-il et un Plymouth. Quelques petits Campagnes firent leur apparition vers la fin. Les 2 locotracteurs Diesel de Bellefille devenu verrerie Destalle ne servaient qu'à la manœuvre dans le dépôt. A la fin de l'exploitation, le gros locotracteur Campagne allait chercher les trains à la sablière d'Ormesson, Les Vieilles Vignes. Un Billard fit sont apparition dans les dernières années.

La circulation entre Nemours et les sablières d'Ormesson, Les Brûlis et

Train de Girafes garé au dépôt de la Fontaine sèche. Au premier plan, le locotracteur Campagne à 3 essieux n°5214 de 1928, en décembre 1967. Photo de P. Brugier.

Les Vieilles Vignes, se faisait à vapeur. Les Wagonnets remorqués étaient tout en bois, ils étaient très courts et ne se versaient que d'un côté. La voie se trouvait entre les deux sablières d'Ormesson et la rive du canal, à Nemours. Pour s'y rendre, le train devait reculer dans les rues de Saint Pierre les Nemours, passer au dessus de la voie SNCF, poursuivre sa course sur un petit viaduc de pierre pour arriver sur une immense estacade métallique le long du canal. Cette dernière portion de voie fut retirée vers 1950 et des camions faisaient la livraison du sable entre le dépôt et le canal. Un autre tronçon de

La grue Koppel dont il reste encore le châssis à Ormesson, était venue à travers champs depuis Bonnevault. Le 01 04 1966. Photo de P. Brugier.



Voie de 60 cm

voie permettait de livrer le sable en gare de Nemours ; seules les locomotives y passaient pour rejoindre les autres sablières de Larchant. Vers la fin, un camion GMC descendait les locomotives par la route afin de ne pas gêner la circulation devenue trop dense en ville. Je crois que la ligne a fermé en 1966.

J'ai démolì le dépôt " des Américaines " à la Fontaine sèche à côté de la cité Espinasse en 1970.

J'ai démolì aussi le pont de transbordement le long du canal dans Nemours, aussi appelé le pont à Yéyette.

C'est bien la verrerie Destalle qui me confia la démolition des installations de la fontaine sèche et des trains qui s'y trouvaient.

Je me souviens, qu'une machine à vapeur est restée longtemps toute seule à cet endroit...je ne sais pas ce qu'elle est devenue●

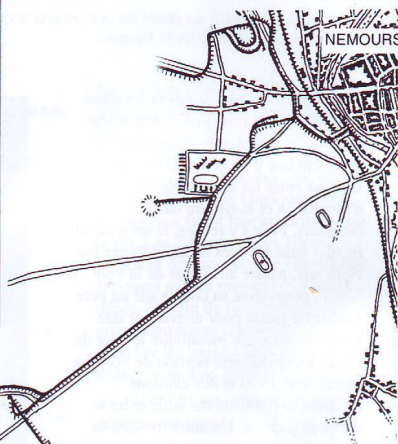
Le Campagne quitte la vallée d'Ormesson pour longer la route départementale en direction de Nemours. Vers 1967. Photo de J.-J. Doërlinger.



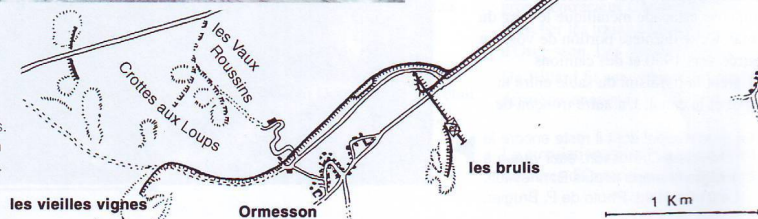
▲ Un locotracteur Billard n°13 aux attelages adaptés pour remorquer les Girafes. Photo de J.-J. Doërlinger.



La locomotive 020 Koppel de Mr. Schmitt dans la vallée d'Ormesson. Photo de la collection Mr. Testard.



Plan 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.



Souvenirs de J.-J. Doërlinger

Avant la fermeture des lignes du réseau de la route d'Ormesson, ma destination favorite était le dépôt de la Fontaine Sèche à Saint Pierre-les-Nemours. Là, l'accès au dépôt de la Fontaine sèche était toujours facile et l'on découvrait un ensemble de bâtiments qui donnait l'air de n'avoir jamais bougé depuis leur construction. Ils étaient remplis de machines vapeur en état de marche, deux tracteurs Diesel manœuvraient les engins, un Campagne et un grand Billard, et tous les jours des trains de wagons " Girafe " étaient tractés, soit par un vapeur soit par le Diesel, mon plus grand plaisir était, lorsque j'étais invité à le faire, de prendre place sur un train vapeur et de partir pour la carrière. L'équipage était toujours formé d'un mécanicien et d'un jeune apprenti qui avait la charge d'actionner la cloche et de descendre aux quelques passages à niveau jalonnant la ligne. Dès le départ du dépôt, à travers des

terrains envahis de hautes herbes, on s'arrêtait au parc à charbon pour y prendre des briquettes, et faire de l'eau, puis il repartait à travers la forêt pour rejoindre, par une courbe, la route d'Ormesson. On la longeait à côté de grands platanes qui nous suivaient jusqu'à la tranchée nous faisant tourner vers la droite pour arriver à l'évitement de la demie lune. Là, on attendait le croisement du train Diesel venant de la carrière avant le départ pour la carrière située en forêt, où commençaient les manœuvres avec le Campagne pour amener les girafes sous les silos de chargement. Ensuite le train était chargé, reformé et repartait pour Nemours. Là, en fin de journée, on voyait arriver le Dodge, une ancienne ambulance marquée " Compagnie des Sables " qui venait chercher les employés pour les ramener ou les rapprocher de leur domicile. Après avoir rangé les engins, je passais rendre

visite à la camionnette Citroën à chenille, type B2, qui sommeillait dans la pénombre; puis, toujours avec regret, je quittais les lieux.

Les années passèrent et régulièrement, je rendais visite à ces lieux; un beau jour, je vis le triste spectacle du beau tracteur Campagne gisant, effondré sur le sol, découpé en quatre morceaux. Là je compris que la fin était arrivée et je n'eus pas le courage de faire le tour du dépôt ; ça et là ne restaient plus que des essieux de wagons, les éléments en bois étaient partis en fumée mais comme par miracle, les machines à vapeur n'avaient pas encore été touchées ; la suite reste à écrire car je ne l'ai pas vécue●

▼ " Le locotracteur gisant, effondré sur le sol, découpé en quatre morceaux ". Photo de J.-J. Doërlinger.



▼ Magnifique : le locotracteur Campagne au dépôt de la Fontaine sèche. Photo de J.-J. Doërlinger.



Wagonnet dans Paris

PAR JEAN-LUC FAURE

Le wagonnet Popineau offert par le Tacot des Lacs est en train de retrouver sa vocation !

J'ai installé une quarantaine de mètres de voie de 40 dans une galerie sous Cochin : le wagonnet va bientôt retrouver une benne (factice en métal car pour l'instant nous n'avons pas retrouvé de benne).

Nous allons reproduire un chantier de consolidation des anciennes carrières souterraines vers la fin du XIXème siècle, avec reconstitution d'un boisage, mannequin...

Pour l'heure nous avons donc installé :

- une partie du boisage (fait grâce aux morceaux de poteaux électriques et de traverses SNCF : l'avantage, c'est que ce sont des bois traités qui résistent à l'humidité et surtout aux champignons !)

- un deuxième wagonnet plat, utilisé au transport des blocs de pierre servant au montage des hagues.

Nous souhaitons nous approcher d'une photo qui date de 1898, mais malheureusement nous n'avons pas de plaque tournante. Enfin, le projet avance bien et je ferai un rapport complet lorsque l'installation sera terminée !

A suivre...●



Voie de 40 cm



Le Simplex de Pascal

PAR PASCAL DURAND

Mon loco est un Simplex modèle 20Hp. Suite à une annonce dans la revue *Charge Utile*, je suis allé voir cet engin au nord de Cézanne. Il y avait également un locotracteur Plymouth RLH remotorisé avec un moteur Deutz, que je n'ai pas pris, ainsi que des bennes de wagonnets. Ils proviendraient d'une tourbière en Normandie. Il porte le numéro 587 estampillé sur le châssis.

A l'origine, cet engin était équipé d'un moteur Dorman à pétrole. Il a été fabriqué pour le *War department* (les boîtes d'essieu portent le sigle WID) pour être utilisé sur les voies de 60 en France pendant la 1ère guerre mondiale.

J'ai réussi à démonter le réservoir et le support métallique qui n'étaient pas d'origine ●

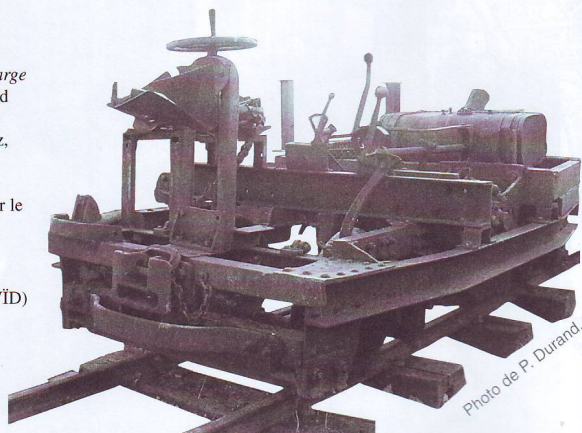
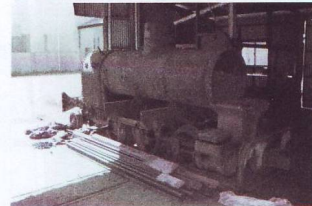


Photo de P. Durand.



FELIN HEN

En action en 2008



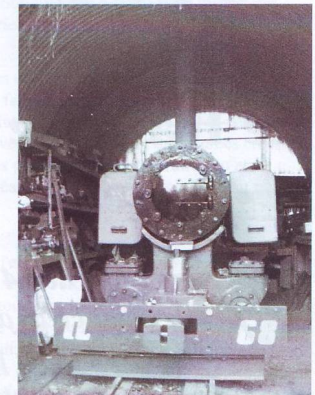
Felin Hen en Australie, elle était très incomplète. 2002. Photo de Wendy Driver

Il peut être annoncé la mise en marche prochaine de la 131 Baldwin Felin Hen. Cette merveilleuse machine est sur le point d'être finie de reconstruire par son propriétaire. Le moment est très attendu par de nombreux passionnés qui ont suivi et aidé Patrick Mourot dans les étapes les plus difficiles. Lorsque les essais seront terminés, une journée spéciale : " Amis de Felin Hen " sera organisée afin de recevoir et de remercier les partenaires de cette impressionnante reconstruction. La machine est visiblement la seule restant d'une

petite série destinée à l'armée américaine en 1918. Elle a été ensuite employée en Angleterre puis en Australie, où Patrick Mourot l'a achetée en 2002. Elle était très incomplète, mais sa passion pour cette machine, qu'il dit être " la plus belle en voie de 60cm ", lui donna le courage nécessaire pour entreprendre cette ambitieuse restauration. Cette restauration qui ressemble plutôt à une reconstruction, il l'a voulue, accomplie dans les règles de l'art, dans le respect des gestes et des savoir-faire qui avaient été autrefois employés pour sa construction. Aujourd'hui, c'est chose faite, la machine est dans un état identique à celui de sa sortie de la fabrique Baldwin en 1918. Son essieu avant est reconstruit ainsi que le châssis découpé en 1950. La chaudière, dans un état incroyable de conservation, est celle d'origine restaurée à neuf. Les réservoirs à eaux, la cabine et la hotte à charbon sont de facture rivetée comme il se doit. Enfin, ses roues, ses bielles et sa mécanique sont refaites à neuf. Voilà ce qui

nous rend impatients, et c'est bien normal ! La mise en marche sera présentée dans le prochain Tortillard, le n° 30. La machine vient d'être classée monument historique ●

La loco attend sa cabine tout juste achevée car il lui manquait encore quelques rivets. 2008. Photo de P. Mourot.



2008 l'avant reconstruit par Patrick Mourot selon les plans fournis par Richard Dunn.



Jo, Guillaume, Patrick et Marc font le rivetage de la plaque tubulaire. Un marinier, un membre de l'AJECTA, deux du Tacot des Lacs : une belle marque de fraternité autour de Felin Hen. 2008. Photo de Eric Sauvage



2008 : la chaudière est prête.





Le train de Ozoir-la-Ferrière

TEXTE ET PHOTOS DE PATRICK MOUROT

Vers l'âge de 14 ans, déjà curieux des trains, je découvris l'existence d'anciennes entreprises encore équipées de matériel et de petites voies Decauville. Les premiers contacts me donnèrent gagnant et j'acquis bien vite mon premier lot de voie portable, pour 50 francs.

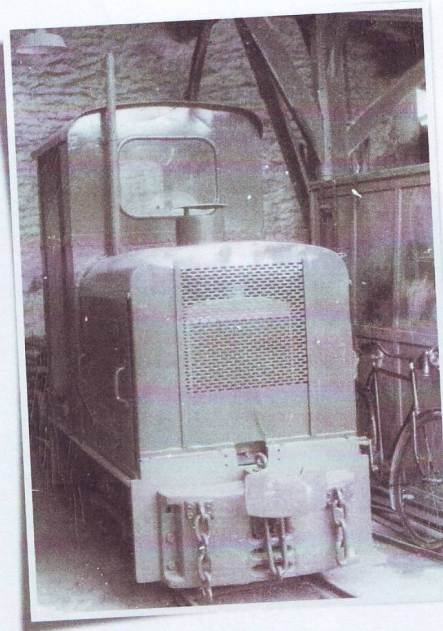
A mon arrivée au collège, j'appris à dessiner les plans avec mon professeur de technologie et il nous fit visiter une petite fonderie artisanale. Ma stratégie était alors élaborée : j'allais acheter des voies légères, construire un train après en avoir dessiné les plans et en faisant fondre les pièces, difficiles à réaliser, par l'usine fraîchement visitée. Je traçais les plans de locotracteurs, ceux des wagons et de gares... Je pris des contacts dans les sites touristiques de ma région pour y installer ma réalisation. La parc de Saint-Vrain en pleine essor semblait vivement intéressé par mon projet mais je devais leur paraître beaucoup trop jeune pour traiter une affaire de cette importance. Le temps passa ; la construction de mon train terminée, je



▲ Au premier plan : le premier châssis de baladeuse en construction. Tout au fond à gauche, on aperçoit le châssis du Deutz avant sa reconstruction.



◀ Le train de travaux cède le passage au train voyageurs. A gauche : le Deutz de Pierre-le-Sault. A droite : celui de Massy-Palaiseau.



▲ Le Deutz OMZ 117 de Nemours est fini d'être restauré. Il ne manque que les filets.

conclus un marché avec le propriétaire d'un petit zoo de Seine et Marne : le zoo d'Antilly près d'Ozoir.

Le choix des voies était fixé sur l'écartement de 60 centimètres car je découvris deux pauvres locotracteurs broyés par un ferrailleur, dans une sablière située en haut de Nemours : la sablière de Pierre-le-Sault. Ils étaient empilés les uns sur les autres, la cabine arrachée à la grue ainsi que leurs moteurs et leurs accessoires. Le tout était juché en haut d'un vertigineux tas de rails d'où il fallut le faire descendre à l'aide de systèmes ingénieux de calages de bois et de treuils, inventés par mon père.

Les engins avaient été très endommagés. Il fallut leur retrouver des moteurs, ressouder les boîtes à vitesse cassées et reconstruire les cabines en s'inspirant des morceaux restés autour des lieux de démolition. Un consciencieux travail de restauration donna un résultat satisfaisant : le premier loco retrouva son aspect d'origine car nous nous refusions de bricoler un entourage quelconque.

Néophytes, nous construisîmes les voitures de toute pièce en suivant mes plans car les associations voisines,

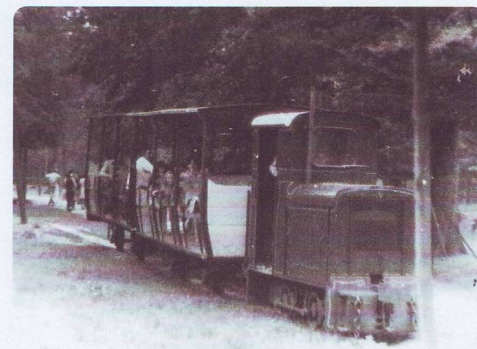
rencontrées alors, se gardaient bien de nous donner quelque indication sur de vieux châssis industriels comme il y en avait encore beaucoup en 1975 dans les râperies, les usines et les sablières d'Ile de France. Le châssis était fait de poutres métalliques de 140 mm, achetées le moins cher, chez un récupérateur et l'aménagement de tubes judicieusement ajoutés pour en faire de très belles voitures baladeuses légères. Les roues étaient à suspensions, créées à partir de lames de ressorts de camions recoupés et reforgés à la bonne taille, les tampons découpés dans un morceau courbe de citerne industrielle et les supports forgés de toute pièce. Les ressorts des tampons provenaient des pots de suspension de vieilles voitures 2cv Citroën. Sur les boîtes de roulement nous gravâmes alors notre sigle "Construction Mourot Père et Fils" dans le respect des traditions industrielles.

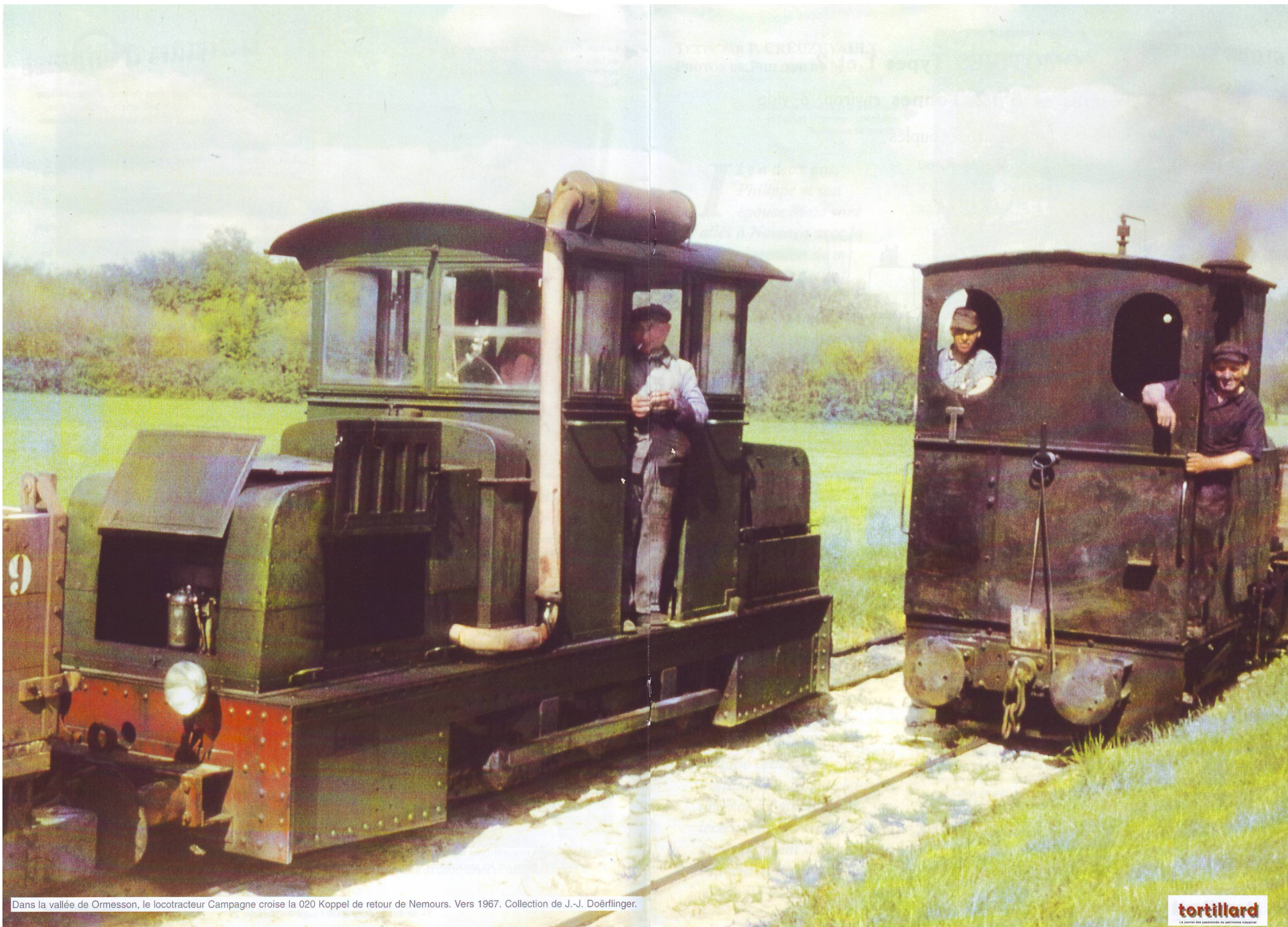
Les voies courbes étaient trop difficiles à se procurer c'est pourquoi il nous fallut inventer, pour nous alléger la tâche, une machine à cintrer les rails en continu. Mon père, pris au jeu, la réalisait avec succès. Le rayon des courbes choisi était de 10 mètres pour avoir à en construire peu et ce travail d'enfer accapara toute notre énergie pendant très longtemps.

Le tout terminé, j'entrepris la pose de la voie avec mes copains de lycée. Nous "sécions" volontairement les cours pour aller tous ensemble "monter le train à Mourot". En fin d'année de classe de seconde, la voie était posée et l'inauguration était proche. Le locotracteur et les wagons furent transportés sur place, les essais étaient concluants et ma joie indissimulable.

Le train a fonctionné plusieurs années au zoo d'Ozoir-la-Ferrière mais les études m'accaparaient mais aussi l'envie d'avoir un train plus grand. Cela se fit en deux étapes, mais cela est déjà une autre histoire...●

▼ Le train de voyageurs dans le zoo de Ozoir-la-Ferrière.





Dans la vallée de Ormesson, le locotracteur Campagne croise la 020 Koppel de retour de Nemours. Vers 1967. Collection de J.-J. Doërflinger.

LOCOMOTIVES Types 1 et 2

de 5 Tonnes et 6 1/2 Tonnes environ, à vide

à 2 essieux couplés

:- Voie de 0^m60 :-

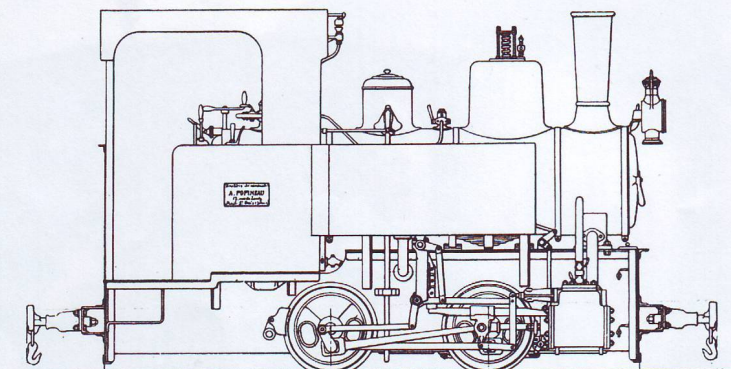


Fig. 94.

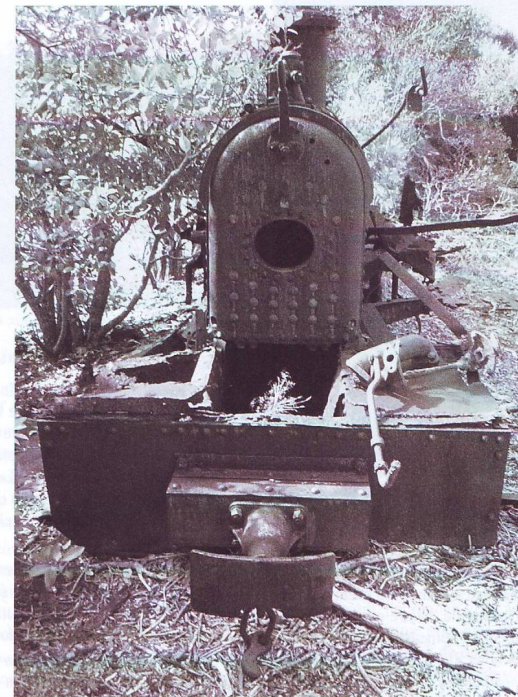
RENSEIGNEMENTS PRINCIPAUX	TYPE 1	TYPE 2
Poids à vide, environ	5.000 k.	6.500 k.
Poids correspondant à l'adhérence minimum	5.600 k.	7.250 k.
Poids en service, approvisionnements complets	6.900 k.	9.000 k.
Puissance, environ	35 ch.	45 ch.
Capacité des caisses à eau entre longerons	0 ^m 3500	0 ^m 3570
— — latérales	0 ^m 3530	0 ^m 3620
— soutes à charbon	0 ^m 3400	0 ^m 3475
Diamètre des cylindres	0 ^m 165	0 ^m 195
Course des pistons	0 ^m 240	0 ^m 260
Diamètre des roues	0 ^m 550	0 ^m 600
Timbre de la chaudière	13 k.	13 k.
Effort de traction $E = 0,65 \frac{d^2 l p}{D}$	1.000 k.	1.400 k.
Surface de grille	0 ^m 330	0 ^m 335
— du foyer	1 ^m 260	2 ^m 00
Surface de chauffe	9 ^m 305	11 ^m 50
— des tubes	10 ^m 265	13 ^m 50
— totale	15 ^m	18 ^m
Rayon minimum des courbes pouvant être parcourues	12 km.	14 km.
Vitesse moyenne en palier avec charge	3 ^m 554	3 ^m 720
Longueur sans tampons	4 ^m 634	4 ^m 800
Longueur totale	1 ^m 550	1 ^m 600
Largeur totale	2 ^m 534	2 ^m 544
Hauteur totale	1 ^m 000	1 ^m 400
Distance d'axe en axe des essieux		
PRIX.		
Supplément pour caisses à eau latérales		

Extrait du catalogue "Ateliers de constructions A. POPINEAU, Chemins de fer fixes et portatifs, matériel pour les travaux publics et l'industrie".

TEXTE PAR P. CREUZEVAULT
PHOTOS DE PHILIPPE ET MAÏA.

Enfin retrouvée dans la brousse mais la pauvre Popineau nécessite beaucoup de travail.

Il y a deux ans, Philippe et son épouse Maïa sont allés à Nouméa avec la ferme intention de me retrouver une petite Popineau perdue quelque part dans la jungle et l'envie de la rapatrier en France. Ils ne se doutaient pas de ce qui les attendait et ne savaient que très peu de choses à son sujet, mais



A la recherche d'une locomotive perdue dans la brousse

La Popineau

Le 01 Avril 2005

quelque chose les poussa à approfondir les recherches. Des récits trouvés dans des livres, des témoignages et quelques habitants de la région leur furent d'un précieux secours. Nous avons résumé cette petite aventure à partir de leur journal à l'attention des lecteurs de Tortillard afin qu'ils puissent suivre cette expédition peu ordinaire.

Nous arrivons à Nouméa et sans prendre un instant, le jour même de notre arrivée, nous allons sur place afin de nous rendre compte du site dans lequel nous espérons trouver la loco perdue.

Sur place, c'est la brousse et rien ne nous permet d'entrevoir quoi que ce soit. Rien ne ressemble plus à de la brousse que la brousse suivante, nos rêves s'envolent et un peu de désillusion les remplace. Il faut voir la réalité en face, retrouver cette locomotive ne sera pas si simple.

Nous décidons de nous faire accompagner par les habitants. Le lendemain, nous revenons sur place, suivant les recommandations des uns et accompagnés par les autres, au sujet d'une machine perdue.

Un jour, nos amis nous conduisent alors dans la brousse pour une marche interminable. Au bout de plusieurs heures, nos guides ont l'immense joie de nous présenter le trésor. Nous défrichons le site, à en perdre haleine. Mais là, c'est la grande déception pour nous. En effet, nous découvrons une vieille cuisinière à charbon abandonnée. Il s'agit d'une ancienne cambuse disparue d'une carrière dans la brousse. Tout correspond bien à nos descriptions : un ensemble métallique, avec une cheminée, un foyer... mais ici, pas de roue ni de piston ! Notre déception est trop grande, et s'il n'y avait pas de locomotive ?



" Le 5 avril, c'est le grand jour ! Notre guide nous mène auprès de deux machines : une Decauville est couchée sur le côté, l'autre est bien la Popineau tant attendue ".

Le 05 Avril 2005

Rien n'est perdu nous retournons plusieurs fois dans le brousse, aidés d'un habitant sûr de lui. Les recherches sont interminables autour du lieu décrit par notre guide. Puis, un jour, c'est l'émotion, comme par miracle, nous découvrons deux machines. L'une est couchée sur le côté, l'autre est debout dirigée face à la mer. La première est une Decauville, l'autre semble bien être la fameuse Popineau. Nous nous approchons. Il est difficile de détailler la Popineau car sa chaudière est habitée par de petites guêpes furieuses ! Les indices sont nombreux, c'est bien elle ! Notre joie est à son comble : ça y est ! Nous

avons réussi ! Nous avons enfin atteint notre but ! Avant de repartir, je fais quelques photos comme si le rêve allait s'envoler, puis, je démonte la plaque chancelante de la Decauville. Le soir avant de rejoindre mon équipe qui repart, je reprends, en hâte, quelques dernières photos.

Nous rentrons dans la joie, il reste pourtant beaucoup de travail à faire. Mais cela ne nous fait plus peur, rien ne semble pouvoir nous arrêter désormais. Nous cherchons des moyens de transport mais le temps se gâte, la saison des pluies est précoce cette année, il nous faut abandonner ce rêve et déjà rentrer en France.

Lundi 23 Avril 2007

Nous sommes arrivés à Nouméa depuis hier. Ça y est, on est de retour "de brousse" à midi. Nous sommes allés revoir la Popineau, elle est toujours là !

Nous avons des nouvelles à peu près bonnes. Après la lettre décevante du général de l'armée de l'air qui ne peut pas nous aider en rien, il faudra passer par la terre : j'entreprends de rencontrer les habitants, rien n'est facile. En Nouvelle Calédonie, les propriétés occupent des parcelles immenses qui se succèdent de façons additionnelles, il n'y a pas de chemin public, si un habitant refuse notre passage, tout est fichu !

Le 26 Avril 2008

Demain, lever à 4h30 pour être à 7h sur "l'épave" où je retrouve le propriétaire du terrain afin de voir où l'on fait passer le bahut qui doit venir faire un essai... car il ne semble pas sûr de ce que peut soulever son bras à la distance nécessaire : si ça marche, il rapprochera la machine vers la piste. Il a fallu que j'use de diplomatie en lui disant que je le dédommagerai si ça n'allait pas. Y a plus qu'à prier le ciel pour ça et pour le soleil.

Vendredi 27 Avril 2007

Ca s'est mal passé, l'un des voisins refuse que l'on passe chez lui en son absence. J'ai prévenu "in extremis" mon camionneur qui était, heureusement, en retard et son camion encore au garage.

Hier, j'ai repris contact avec le propriétaire récalcitrant qui m'a proposé les dates du 7 et du 12 : là, il va falloir convaincre un camionneur de bosser un

samedi. Heureusement, j'ai une autre piste en vue.

A suivre la semaine prochaine... mais, vivement le 7 !

Le 04 mai 2007

Cette fois ça se décade pour de bon... il est plus que temps ! J'ai trouvé un nouveau transporteur.

Jeudi 10 mai 2007

Je remonte en brousse en emmenant le chef d'atelier et le chauffeur qui jugeront si l'opération est faisable tant pour l'accès que pour le levage.

Si ça va, on monte samedi 12 avec le bahut : le propriétaire, prévenu, est d'accord.

Au retour, il y a 2 solutions : ou on la pose par terre dans le dépôt et on la recharge en début de semaine suivante pour aller la mettre dans le container au port ; ou on la met dans un container que j'aurai pu me faire livrer et un transporteur viendra rechercher. Je préférerais cette solution, car beaucoup plus discrète : tout le monde me dit de craindre un cinglé du patrimoine, et de faire toutes les démarches à mon nom et pas à celui d'une association !

Pour la "descente de brousse", ne t'en fais pas pour le prix, il ne voulait même pas me faire payer : ce qui m'ennuie c'est que je devrai sûrement donner de bons pourboires au chauffeur et au chef, sans parler du manœuvre pour charger... je ferai au mieux !

Pour le transport en mer, je revoie les responsables, mercredi matin, mais, ils ne s'occupent pas de la douane, ni de bouger le container au sol.

Demain, nous montons tous dans le nord en famille.

Samedi 12 mai 2007

Comme prévu ce matin j'ai démarré à 6h, pour être "là-haut" à 8h30. Il n'y a pas un chat sur la route, ça va être dur de retrouver la région parisienne !

J'ai un gars en plus avec une tronçonneuse pour les grosses branches qui risqueraient de griffer le bahut tout neuf ! Donc samedi sera le grand jour tant attendu : tu pourras préparer tes



Ca y est ! Elle est sur le camion. Philippe est incapable de dissimuler sa joie !

cadeaux quand nous rentrerons en France :

Demain matin, j'ai rendez-vous à la compagnie maritime pour être sûr d'avoir le conteneur et de décharger directement la machine samedi soir.

OK, ça marche toujours, je mets le tout à ton nom ?

A suivre...

Le 17 mai 2007

Eh oui ! Ca a foiré !... Ce matin à 4h30, le propriétaire du terrain nous a appelés, il a plu toute la nuit et le terrain est impraticable. Nous étions levés, Laurence a réussi à décommander le chauffeur du camion qui était prêt au départ.

Heureusement que le propriétaire nous a prévenus ! Vers midi, il y avait toujours un gros camion d'embourbé sur la piste, devant chez lui !

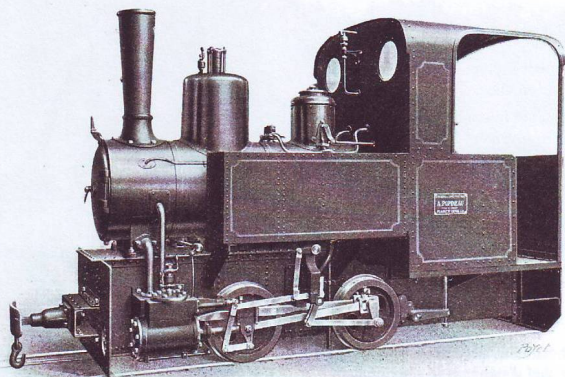
On va devoir redemander le camion, en espérant qu'il soit libre, que le terrain sèche d'ici là et qu'il ne repleuve pas au dernier moment ! Ça fait beaucoup de "si" mais ce serait bête d'échouer si près du but... Ici, c'est lamentable, on ne peut pas compter sur la météo, ou à la limite prendre l'inverse des prévisions !

Lundi, j'irai voir CMA.CGM pour les prévenir de ne pas m'attendre et demander une prolongation pour qu'ils ne me prennent pas "l'open top" ... car il n'y en a qu'un sur le port.

" Des recherches nous amenaient à toute sorte de machines et même un jour vers une cuisinière à charbon ".



" Des petites pièces perdues ici et là ".



Locomotives pour voie de 0,60 m de 5, 6 et 8 tonnes à vide.
"A. Popineau - Plaine St Denis".

CMA.CGM.

Départ par le "Matisse" le 8 Juin et arrivée au Havre le 24 Juillet.

Le 23 mai 2007

Demain matin, j'ai RV à la CMA.CGM pour être sûr d'avoir le conteneur lundi matin et d'éviter de décharger la machine samedi soir, tout en immobilisant le bahut au minimum.

OK je mets le tout à ton nom, et à ton adresse.

A suivre...

Bien amicalement

Le 25 mai 2007

C'est reparti pour un tour... ma fille Laurence nous a trouvé un autre chauffeur, j'espère simplement que la grue sera suffisante ! Donc demain départ à 5 heures et vendredi 7h30 au port si ils ne sont pas en grève car ce matin il y avait 6 cars de CRS devant le portail !

A demain soir pour les nouvelles

Je garde peu d'espoir, mais je te tiens au courant.

Le 19 mai 2007

Demain, je remonte, en brousse, présenter l'engin et les lieux au chef d'atelier responsable du transport et au chauffeur en espérant que leur décision nous sera favorable pour y retourner...

Inch-Allah !

Si c'est bon, et qu'il ne tombe pas des halberdes d'ici là, samedi nous montons "la chercher" en force. Le camion et son chauffeur, ma femme, mon gendre + 1 ou 2 petits-fils en renfort, pour la mettre dans le dépôt de l'entreprise à l'abri des yeux qui traînent. Lundi ou mardi, descente au port, par le même camion et emportage par

Au Havre, il a fallu séparer la machine en deux. Un camion emporta le châssis, l'autre la chaudière et les petits morceaux. Photo de P. Mourot.



Le 26 mai 2007

Il est 5 h du matin nous partons, croise les doigts !

PS : il faut bien une loco pour lever Philippe à cette heure-là !

Maïa

Ca y est, tout s'est bien passé : "ELLE" est à Nouméa dans le dépôt de la boîte de Laurence... Il ne reste plus qu'à la descendre au port demain à 7h30 et à l'empoter dans le container demain après-midi si tout va bien. Mes amis me décident de ne pas bâcher la machine, car sinon les curieux voudront savoir ce que je cache et ce sera plus de problèmes pour moi. C'est décidé, je la laisse exposée sans la recouvrir pour traverser la ville.

Le 27 mai 2007

Bonsoir Patrick,

J'ai le plaisir, l'honneur et l'avantage de t'annoncer que, depuis ce matin, ta Popineau est dans son container fermé avec ses pièces et quelques bricoles.

Je n'aurai la facture que jeudi et j'y joindrai le RIB de CMA/CGM... Ils sont vraiment cool, et il a presque fallu que je les bouscule pour l'avoir avant de partir ! Pour le camionnage, ne te fais pas de souci, ce ne sera qu'un coût minimum.

Nous partons mardi 29, pour être à Roissy le 30 à 4h15... juste à temps pour faire ma déclaration d'impôts !

J'espère que l'on arrivera à se voir la semaine suivante ; mais il te restera encore presque 2 mois à attendre pour voir "la bête". Et bon courage de reconstruction !

Merci mille fois ! Philippe.●



La Popineau et ses wagonnets enfin au Tacot des Lacs. En 2007, pour y être reconstruite après Felin Hen.

Feu du train
Feu du train

Un endroit bien difficile d'accès pour le camion !



Le Berliet de Fabien

PAR FABIEN HALLIER

Et bien c'est moi qui l'ai ! En vente depuis bien des années, il dormait le long des voies du PLM, un peu au nord de Melun. Bien visible, plusieurs fois demandé, mais terriblement compliqué d'accès. Après une grosse année de négociations, revirements, visites dans diverses administrations j'avais en main le papier qui cédait l'engin. Le plus dur restait à faire : trouver un transporteur qui veuille bien aller le chercher, appelé qu'il était entre clôtures et buttes de terre, au bout d'un chemin en assez piteux état. C'est Frédéric Delahaye qui a assuré le coup et réalisé l'opération. Quand je dis "assuré le coup", c'est bien le terme qui convient, parce que les difficultés ont été nombreuses pour amener le camion à pied d'œuvre : un portail où le semi passe au chausse-pied, le chemin bien boueux en janvier coïncé comme le loco entre ces fichues clôtures et tas de terre, encore un portail qui obligera à riper la remorque. Une fois arrivés sur place, il fallait encore monter la rampe de chargement. Frédéric et Yohann, assistés de Philippe, Jean Luc, Daniel, Pat et Eric s'en sont chargés. Je remercie grandement toutes ces personnes d'être venues, que ce soit pour une heure ou les trois jours du chargement. Après un voyage sans encombre, le loco est arrivé à sa nouvelle gare d'attache. Le déchargement s'est fait beaucoup plus rapidement : un manitou, ça aide ! Le week-end suivant, je pouvais enfin voir le loco après ma semaine de cours. L'occasion d'attaquer le nettoyage des quelques tags qu'il portait. Et bien m'en a pris, puisque sont apparues sous les traces de bombe ses anciennes immatriculations à la SNCF ! Moins drôle, j'ai aussi remarqué que le démarreur du moteur manquait. En tout cas, ce n'est pas ça qui m'empêchera de le remettre en état et, j'espère, de pouvoir le faire circuler en tête de vieux wagons dans quelques années ●

La Barque : matériel en danger de ferrailage.

L'association de gestion du musée de La Barque a quelques soucis de place. Elle doit rendre une parcelle sur laquelle sont stockées d'anciennes remorques routières des années 1900.

Elle menace de ferrailer ce matériel si elle ne trouve pas acquéreur rapidement. Les prix sont accessibles mais le temps presse. Contacter le président au plus vite !

Tortillard a déjà entrepris des recherches auprès des grands collectionneurs quelques "touches" s'annoncent mais rien n'est encore fait ● **PM**

Trains touristiques à la ferraille.

Dans la cour du ferrailleur de Corbeil gisent des locotracteurs fraîchement ferrailés, ils ont fait un parcours de plusieurs associations



et bases de loisirs pour finir leurs courses ici. Les amateurs pourront se proposer pour un éventuel rachat mais les petits curieux devront s'abstenir car les prix sont les prix... et le récupérateur est très sympa mais aussi très occupé ● **PM**

Le prolongement de la ligne à Bligny sur Ouche

Le prolongement tant attendu par l'équipe de passionnés a été réalisé. La ligne souffrait d'un handicap, elle ne pouvait pas déposer ses voyageurs pour une destination finale. Aujourd'hui, c'est chose faite, le prolongement de 600 mètres permet de passer la rivière et

d'atteindre Pont d'Ouche au long de la route départementale. L'ensemble des travaux a coûté 160 000 €.

Les autorisations de traverser la route départementale a été autorisée par la DEE. Malheureusement la demande de traversée date d'une époque où les

terrains contigus à cette route étaient encore disponibles. Aujourd'hui, ils sont vendus et industrialisés, la gare voyageurs ancienne, disposée à 500 mètres, est occupée. La traversée de la route départementale n'est plus utile. Ce prolongement de la ligne redonne une nouvelle impulsion au train touristique qui pourrait voir ses fréquentations augmentées de 8 à 15 000 visiteurs par an. Une intéressante retombée commerciale sur l'ensemble des activités touristiques du canton est également attendue ● **P.R.**

Vente d'un Billard au MTVS

Le MTVS vend un locotracteur BILLARD T75P en voie métrique, d'origine voie de 0,60m ; carrosserie modernisée, en état de marche mais usé. Ce matériel nécessite une révision avant sa remise en service, il peut facilement être carrossé et remis à son écartement d'origine par des passionnés consciencieux. Il est visible sur RV à Butry (95). Faire une offre sérieuse.

Contact 06.03.81.31.37 ● **HENRI DUPUIS**

Courrier du lecteur

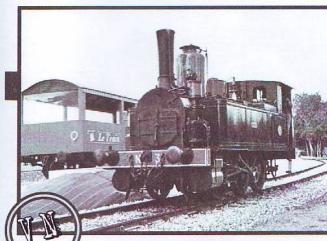
Le DYBA de notre ami Jacques ressemble étrangement à ce locotracteur Popineau trouvé dans mes archives. Regardez un peu... JPP

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS
A. POPINEAU
LA PLAINE SAINT-DENIS
17, Rue du Landy • Tél. Nord 48.12 & 13

— CHEMINS DE FER FIXES ET PORTATIFS — MATERIEL POUR LES TRAVAUX PUBLICS ET L'INDUSTRIE	• Voies - Aiguillages Plaques tournantes Dérailleurs • Wagonnets de tous modèles Plateformes - Loirys Chariots roulant sur le sol • Essieux - Baltes - Roulements • Locomotives - Tracteurs
--	--

LOCOTRACTEURS
NEUFS
ET D'OCCASION REVISES

à moteurs DIESEL
à voies étroites



Vous avez connu le Train des Huîtres, exploité par une association de bénévoles, le CFTS, Chemin de Fer Touristique de la Seudre, qui pendant vingt ans, allait de Saujon à La Tremblade.

Lorsque circulait ce Train des Huîtres, ses dirigeants participaient aux activités de la FACS-UNECTO, et leur lutte pour sauver la ligne, introduire la traction vapeur, puis acquérir et mettre en service leur propre locomotive à vapeur, avait été remarquée par la communauté cheminote nationale.

Un "péage" annuel de 200.000 francs exigé par la SNCF d'alors qui pourtant n'utilisait ni n'entretenait plus la ligne tarissait les finances et décourageait le CFTS.

Après acquisition de la ligne et des investissements forts du Conseil Général, l'exploitation était concédée en 2004, 2005 et 2006 sous le nom de Train des Mouettes.

La brusque cessation de l'exploitation fin 2006, atteinte à l'image de la région, la disparition des retombées économiques

avec la non circulation en 2007, l'absence de solution pour le futur, a incité quelques experts des Chemins de Fer Touristiques à reprendre bénévolement le flambeau de leurs amis du CFTS et à proposer au Conseil Général de la Charente Maritime d'assurer la saison 2008 avec l'ambition d'un service de qualité et un bon dossier de sécurité.

Cette prestation par des bénévoles a aussi pour objectif de permettre de financer le rapatriement en France d'une locomotive voie normale intéressante.

Après des visites sur place, un dossier a été réalisé et présenté aux Autorités Politiques locales, dont la réaction très positive enclenche l'étape suivante : le recrutement de l'équipe bénévole : il faut six équipes qui chacune exploiteront le train quinze jours du premier juin au trente août.

Hébergement en gare d'Etaules en demi pension avec intendante pour la cuisine, remboursement des frais de voyage, fourniture d'une tenue et navette dépôt pour que Madame puisse disposer de la voiture familiale pour aller à la plage à trois kilomètres sont prévus par le Chef d'Exploitation, Antoine Schnackenburg.

Quels sont les bénévoles qui vont nous rejoindre ? Nous espérons les meilleurs

Le TRAIN des MOUETTES en 2008

au niveau national, les plus motivés et expérimentés, par exemple deux à trois membres de chaque association renommée, qui, cet été, en plus de leur "tour" sur leur réseau d'origine, viendront profiter de cette occasion exceptionnelle d'aller manger des huîtres fraîches en bout de ligne.

Et pour parachever l'expérience, nous prévoyons en avant saison un stage de Sécurité et d'esprit d'équipe qui regroupera tout le monde, avec formation aux consignes et remise des tenues.

Nous cherchons des Chefs de Train, Mécaniciens et Chauffeurs : demandez le dossier avec photos ! ●

Contact : JAUBERT.Olivier@voila.fr

OLIVIER JAUBERT

tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : M. Donelli, J.-L. Faure, Henri Dupuis, Olivier Jaubert, Pascal Durand, Philippe et Maïa Creuzevault, leurs enfants et petits enfants, J.-J. Doërlinger et F. Hallier.

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

tortillard

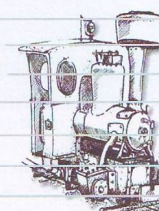
est édité par l'association
du Tacot des Lacs.
77880 Grez sur Loing
Tél. : 01 64 28 67 67
Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

- 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 :

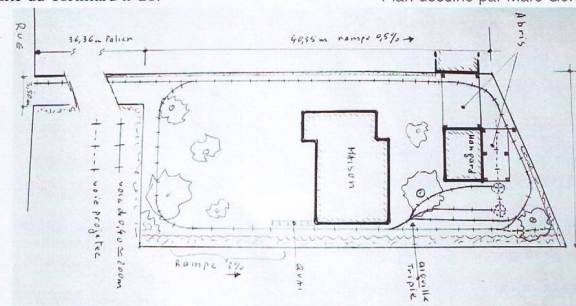


Tél. :
Email :

Marc et le plan de son réseau maison

Suite du Tortillard n°28:

Plan dessiné par Marc Goré.



241 P 17 : Balade à Vichy.

La 241P17 voyagea jusqu'à Vichy!! Au programme vous aurez droit à des visites guidées pour découvrir cette magnifique ville thermale aujourd'hui. Allez sur le site www.241P17.com pour avoir tous les renseignements ●



tortillard

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

Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

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

