



tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Fous du train

Les Bricolos et Modélistes abraysiens



Globe-trotteur

Tourisme ferroviaire à Maurice

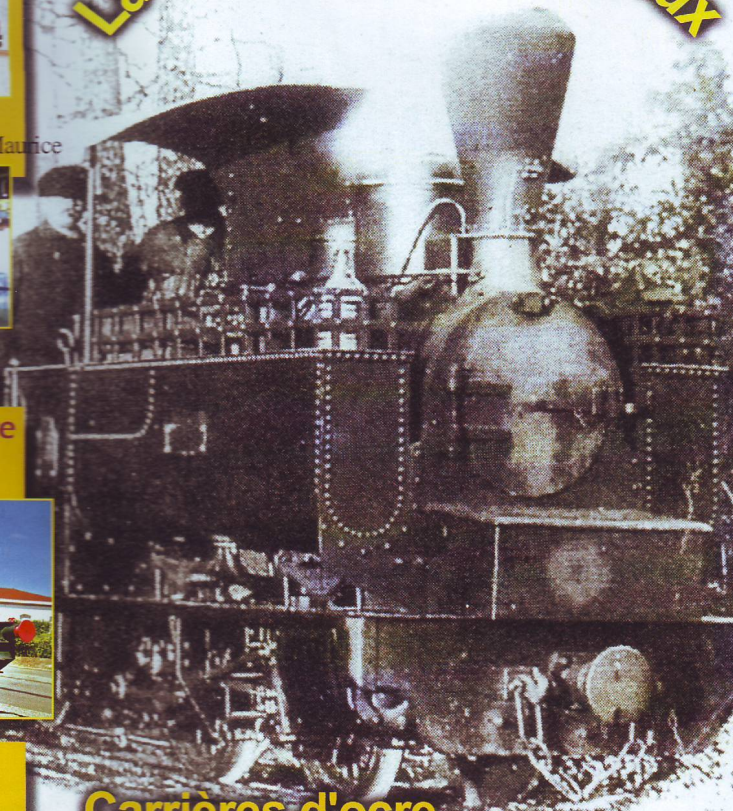


Souvenirs d'enfance

Le Gaston Moyses 8 Tn de Mennecy et son plan



La carrière des Maréchaux



Carrières d'ocre dans le massif du Luberon

LE TOUT PETIT JOURNAL POUR L'AVENIR DU PAYSÉ

25

€ 4,80

Jan-Fév-Mars 2007

Edito

On ne reste pas enfermé à la maison et on part à la recherche des vestiges du passé. Notre ami, Dominique Bel, vous invite à parcourir les paysages magnifiques des carrières d'ocre du Massif du Lubéron, sur la piste d'anciennes voies et de wagonnets. Une autre carrière, plus proche de la région parisienne, celle des Maréchaux : un site qui nous fait rêver. Nous vous avons trouvé des plans, des cartes postales et des photos grâce à Monsieur Roche, aidé du spécialiste, Raymond Duton.

Si vous habitez vers Paris, Marc Goré vous donne des adresses de sites où vous pouvez voir du matériel ferroviaire des égouts de Paris.

Allez également à la rencontre des modélistes Abrayssiens, notre coup de cœur absolu. C'est une équipe qui détonne par leur bonne humeur et leur réseau plein d'humour. Un réseau fait avec des locomotives en carton !

Globe trotteur dans l'âme ? Partez à l'île Maurice sur la trace du "Mauritius Government Railways" grâce à Jean Luc Faure. Enfin, Sylvain Monedière nous questionne sur l'indispensable utilité de matériel portatif à travers l'exemple du train forestier. Vous retrouverez également la petite rubrique de Fabien et l'histoire du souvenir inoubliable d'un Moïse par Patrick.

Bonne lecture ! ●

Nga

Sommaire

Les trains des carrières d'ocre... p 02

SNP : Le réseau "Bamboufume" p 04

Tourisme ferroviaire à Maurice p 05

Train forestier de Cirey-sur-Vezouze p 07

Locotracteur Gaston Moïse 8 Tn p 09

Plan du Gaston Moïse 8 Tn p 10 & 11

La carrière des Maréchaux p 12

Part 2 : Les CF des égouts de Paris p 16

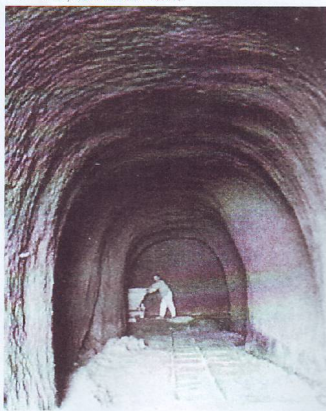
Les Bricolos & Modélistes Abrayssiens p 18

News p 19

Notre couverture : La première locomotive utilisée à la carrière des Maréchaux fut l'Yvette, une petite Decauville n° 23. Collection de M.L Chanuc, Prêt de M. Engelmann.

Au dos : Les falaises rouges constituent un des endroits emblématiques du Colorado provençal de Rustrel. Les carrières évoquées sont, avec leurs vestiges, éloignées des endroits très fréquentés par les touristes. Moteurs de pompe, tuyaux, rails, wagonnets, constituent l'essentiel des vestiges témoins d'un dur labeur des hommes en ces endroits. Photos de D. Bel.

Gargas, ancienne carrière d'ocre en galerie de la Société des Ogres de France (S.O.F.) 1900, archives de l'Yonne.



Les voies de 60 et le matériel Decauville que nous allons voir se situent dans les carrières d'ocre du **Vaucluse**.

L'on s'accorde à les considérer comme le plus grand gisement d'ocre au monde et le dernier en exploitation.

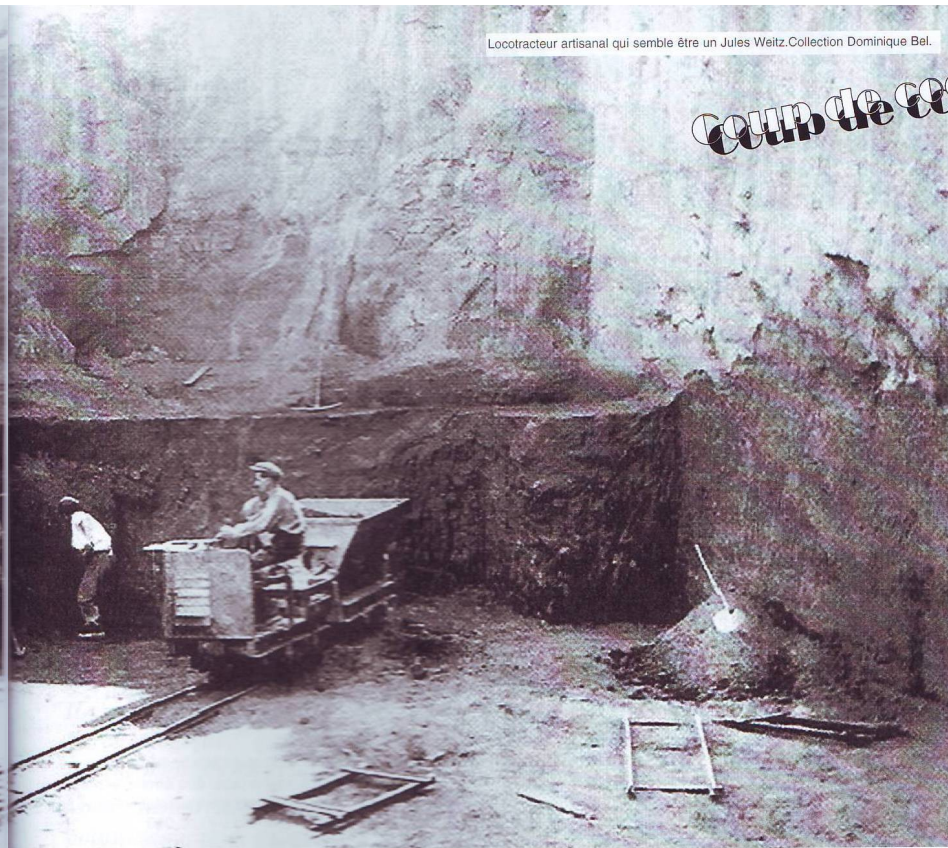
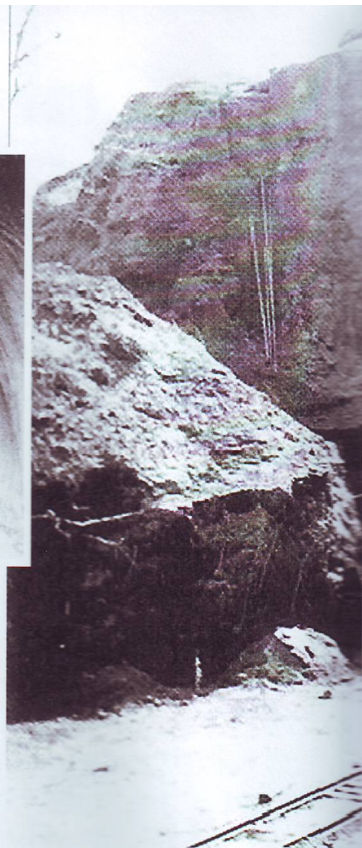
La particularité des carrières d'ocre

Pour obtenir l'ocre, il faut laver le sable et arriver à séparer l'ocre du sable. En fait l'ocre est une argile située entre les grains de sable. Le sable ocreux contient 15 à 20% d'ocre. Après lavage, une fois séchée, il faut réduire en poudre le produit, le tamiser et le conditionner.

L'exploitation va s'effectuer en plein air ou sous forme de galeries. En plein air, il faut d'abord dégager une couche stérile superficielle et éloigner ces déchets susceptibles de salir les sables ocreux. Ensuite on attaque le front de taille au jet d'eau. C'est le lavage sur

place, en pied de falaise. Les eaux chargées de sable et d'ocre descendent vers des bassins. En chemin, le sable se dépose, l'ocre légère se laisse entraîner. Une fois dans le bassin, la décantation fournit une couche d'ocre pâteuse au fond. Après avoir retiré l'eau de surface, il suffit d'attendre l'effet du soleil et du vent. En galerie, il faut creuser des tunnels dans le sable dur et compact. Ces galeries peuvent être équipées de voies étroites. Des wagonnets permettent de sortir le sable ocreux. Il faudra ensuite procéder au lavage.

Dans les deux cas, petites voies, rails et wagonnets vont être installés. On retrouve l'origine des premières voies,



Locotracteur artisanal qui semble être un Jules Weitz. Collection Dominique Bel.

Coup de cœur
Coup de cœur

Carrières d'ocre dans le massif du Luberon Les trains des carrières d'ocre en voies de 60

PAR DOMINIQUE BEL

comme celles posées en Angleterre, équipant les mines de charbon. Les wagonnets sont tractés par des chevaux, poussés par des hommes, remontés au treuil. Parfois, de petites locomotives tiraient les wagonnets. Les tronçons les plus longs, jusqu'à quelques kilomètres environ, se trouvaient dans les galeries ou vers Trébaillon, entre Rustrel et la Bruyère - la carte IGN Apt 3242 OT permet de retrouver ces lieux. Les équipements étaient acquis auprès de Decauville à Corbeil, Weitz à Lyon et plus rarement d'autres constructeurs.

Entre 1880 et 1930, c'est l'âge d'or pour cette activité, mille personnes y travaillaient dans les environs d'Apt. A partir de la voie ferrée en écartement normal desservant Apt en 1877,

l'exportation vers Marseille devient aisée, la ruée vers l'ocre entraîne l'ouverture d'une multitude de carrières. Paysans et ocriers louant leur travail, entreprises familiales, usines rurales ou grosses sociétés, l'ocre se développe jusqu'à la concurrence des colorants artificiels vers 1928. La production culmine à 40 000 tonnes, elle est exportée à plus de 90%. L'on utilisait des tonneaux en bois pour le transport.

Voies étroites et wagonnets Decauville dans les carrières

Nous avons évoqué deux cas d'utilisation. En plein air, les wagonnets sont chargés avec les stériles pour emmener ces déchets plus loin.

L'objectif est d'accéder à la couche ocreuse et d'éloigner suffisamment cailloux, déchets ferrugineux, de la surface pour éviter de salir les sables colorés que l'on souhaite exploiter. Les rails et les wagonnets visibles en trois endroits dans le Colorado sont des vestiges de cet usage. Un projet de réouverture d'une petite carrière et d'un lavage est à l'étude. Peut-être quelques rails ! Cela sera vers Barriès. L'ocre claire servira à la Société des Ogres de France pour étendre sa gamme de couleurs. Les colorants naturels, inaltérables, chatoyants, reviennent à la mode.

Dans les carrières en sous-sol, les wagonnets servaient à sortir le sable.

Quoique rarissimes, des vestiges de treuils et d'ascenseurs se retrouvent à Gargas. Un autre usage concerne l'acheminement de ces sables jusqu'à la station de lavage. A la différence des galeries, l'exploitation en carrières de plein air, s'effectuant au jet d'eau pour dissoudre les sables, le lavage était alors immédiat. En sous-sol, on extrait du sable et il faut le laver là où l'eau est abondante ; il faut donc le déplacer. A Gargas, un chevalement de mine, servait à tirer au treuil les wagonnets vers la surface. Il subsiste quelques portions de voies dans les galeries. La ville de Gargas prévoit une ouverture touristique d'une portion de 400 mètres, dans deux ans. L'ensemble des galeries sous la commune est estimé à 40 kilomètres !

Comment retrouver ces carrières et ces vestiges ?

Ces carrières se trouvent dans les communes ocrières, c'est dans le Colorado de Rustrel que les vestiges se situent. Pour visiter ces lieux privés, je vous conseille un parking ombragé, équipé d'un espace pique-nique et d'une restauration. C'est le paradis du randonneur, avec des sentiers tracés dans les années 1950 par un pionnier de la région, amoureux de ces coloris fascinants.

Les vestiges sont intéressants, mieux vaut connaître un peu le fonctionnement et l'agencement des lieux en préparant sa visite. Le dernier ocrier de Rustrel propose souvent des flacons de sables colorés. Peut-être, pour le premier contact, faudra-t-il prévoir une randonnée accompagnée. Prévenez-moi une dizaine de jours à l'avance, quel que soit le mois de l'année.

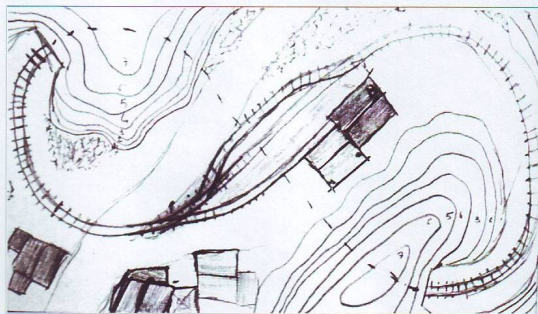
Les Mille couleurs - A.D.E.P. tél : Claire 06 81 86 82 20 ou Dominique au 06 65 74 68 90 - CD avec 350 photos et explications sur les ocres disponible. ●



GARGAS (Yvelines) - Début 1900

PAR FABIEN HALLIER

Le réseau "Bamboufume"



Il fait gris dehors, le temps se prête bien au modélisme. Alors pourquoi pas vous donner une petite idée de réseau, d'après une photo trouvée, il y a un moment, sur Internet. Une ligne à voie étroite en Chine, dans une végétation luxuriante, des bâtiments typiques. Et des détails en quantité.

Pour reproduire tout cela en modélisme je vous propose un plan de voie en 8, à deux niveaux, adapté à de nombreuses situations:

- un niveau supérieur, décoré, avec une petite gare et un embranchement ;
 - une coulisse, dessous, pour ranger les trains.
- Ce sera peut être plus clair en se référant au dessin.

Après, pour le décor, à vous de jouer. Mais si l'idée d'un réseau chinois vous plaît, voici quelques points caractéristiques :

- Les reliefs sont assez marqués dans la région de la photo et sont recouverts d'une terre foncée parsemée de mousses, de fougères et de laitues géantes vert clair. Lorsque la roche est apparente, elle présente une stratification marquée. Les arbres sont soit très grands, soit ne dépassent que de peu les constructions.

- Côté bâtiments, les murs sont soit en brique soit en parpaing. La pierre locale est utilisée en piliers ou en dalles. Par contre, les toitures sont très diverses: tuiles, tôles ondulées, papier goudronné.

Un des types les plus intéressants à reproduire sera une sorte de tuile à peine bombée de couleur grise, très fréquente, que l'on peut voir sur la photo. Les toitures sont assez débordantes. En modélisme, des tuiles de canon peint conviennent tout à fait. Mais il en faut une quantité astronomique.

○ Revenons-en aux trains.

La voie a beau être étroite, elle est en rails lourds sur traverses béton. Les locos sont des 040 ou 050 tendrisées. Et pas un petit tender. Une allure de 34X SNCF, pour ceux qui voient de quoi je veux parler. Pour le modélisme, le plus simple serait de piocher dans une gamme de trains US et de bicolor.

Ce qui roule derrière ces machines est aussi intéressant. D'abord les voitures à bogies, elles n'ont qu'une grande porte au milieu et deux fenêtres de part et d'autre. Elles sont peintes en un vert d'eau abondamment patiné et délavé.

Côté wagons, le réseau de la photo est surtout minier, ce sont donc surtout des tombereaux renforcés que l'on peut voir. Il y a quelques couverts à parois métalliques.

Vous voulez en voir plus ? Qu'à cela ne tienne: quelques vidéos sympas existent sur internet. Par exemple en cherchant les mots clés " Bashi Railway" sur Youtube. ●

Gargas, tronçon de voie et un équipement tracté, document d'époque des années 1900 - la voie servait à amener le sable ocreux au lavage, près de l'usine, depuis la carrière

Tourisme ferroviaire à Maurice

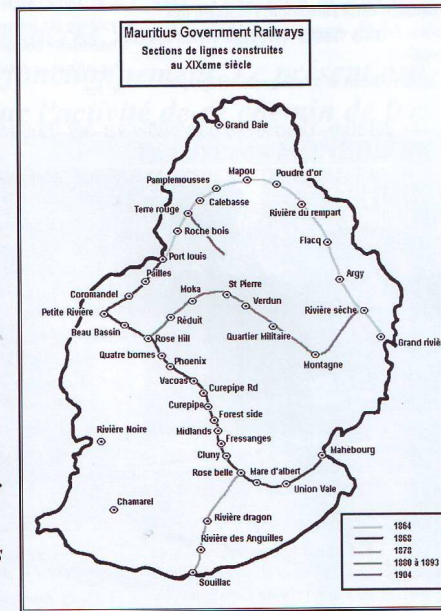
PAR JEAN-LUC FAURE

L'île Maurice a connu un taux d'équipement relativement haut par rapport à la taille de l'île : soit une centaine de kilomètres de ligne à voie normale et de nombreuses lignes à voie étroite dédiées au transport de la canne à sucre.

L'Amateur en visite aujourd'hui ne trouvera plus qu'un seul réseau en activité. Dès la fin des années 1950, le transport par voie ferrée à écartement normal a laissé sa place à la circulation automobile. La plate-forme des voies ferrées étant transformée en routes ! Le matériel fut revendu à plusieurs pays d'Afrique.

Il s'agit, pour le visiteur, plus d'une recherche "archéologique " que d'espérer voyager et voir des locomotives en action...

Voici l'histoire succincte du grand réseau et les points admirables aujourd'hui si, par chance, vous vous rendez sur place.



Histoire du "Mauritius Government Railways":

Lors de la conquête des Indes, l'île Maurice était considérée comme l'étoile et la clef de l'océan Indien. Du moins, avant l'ouverture du Canal de Suez ! Les navires s'arrêtaient au cours de leur long périple vers l'Est et vers les Indes. Le commerce croissant et l'acheminement du sucre des propriétés vers Port Louis ont dû être les principaux motifs des débuts du chemin de fer.

Il y avait, au milieu du XIXème siècle, 262 sucreries qui produisaient 125 000 tonnes de sucre. L'acheminement se faisait au moyen de charrettes tirées par des mules et des chevaux. Les sucreries étaient éparpillées dans le pays.

Après maintes discussions, plans et propositions, une somme de 200 000 Livres fut finalement votée pour le début des travaux.

Les enfants et adultes de l'époque furent témoins des préparatifs d'installation des rails, des ponts et des bâtiments construits pour les stations. Le départ des premières locomotives et wagons fut certainement un spectacle pour les habitants de la colonie anglaise (l'île de France fut cédée par les français en 1810). L'inauguration officielle de la ligne Nord eut lieu le 23 mai 1864 alors que Sir Henry Barkly était gouverneur.

L'inauguration de la ligne centrale eut lieu le 19 octobre 1865, inauguration retardée à cause de la construction du "railway bridge" de Grand Rivière Nord Ouest. La route jusqu'à Mahebourg étant établie, une section fut réalisée vers le sud, de Rose Belle vers Rivière Dragon, puis étendue à Souillac en 1878. Trois autres sections ont suivi, le Bois Chéri Light Railway-(1903), la ligne Port Louis - Tamarin (1904), et la branche de

Long Mountain à Terre Rouge- (novembre 1904).

Le succès du chemin de fer fut en partie dû à une épidémie qui attaqua les chevaux et les mules ! Ceux qui avaient pour habitude de voyager en charrettes, trouvant moins cher ce moyen de transport, se tournèrent alors vers le train.

A l'époque, beaucoup d'équipements étaient en bois. Pour supporter les températures de 25 à 35°C, les voitures voyageurs étaient très ouvertes et compartimentées. Au début du 20ème siècle, les caisses en bois furent remplacées par des voitures métalliques. De nombreuses stations avaient vu le jour. La plus importante, la gare de Port Louis d'architecture Victorienne construite en pierres, abritait le Railway

Train forestier de Cirey-sur-Vezouze

Certains lecteurs fidèles de la revue ont déjà fait connaissance avec le chemin de fer forestier de Cirey-sur-Vezouze à partir des articles qui lui ont été consacrés, dont certains ont été écrits par des témoins visuels de son fonctionnement. Le présent article vise à apporter un autre regard sur l'activité de ce chemin de fer.

PAR SYLVAIN MONEDIERE

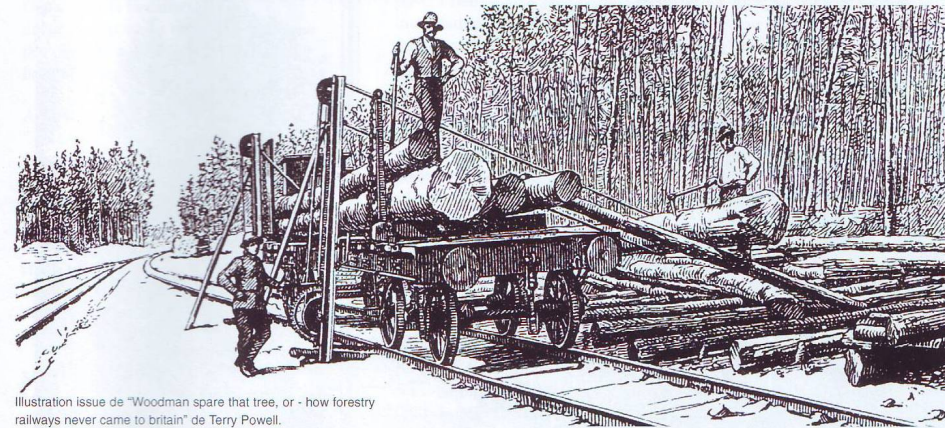


Illustration issue de "Woodman spare that tree, or - how forestry railways never came to Britain" de Terry Powell.

En effet, contrairement aux autres chemins de fer forestiers du Massif du Donon, réseaux d'Abreschviller et de Schirmeck établis en forêts domaniales, celui sur Cirey-sur-Vezouze reliait des propriétés forestières privées à la scierie de St Gobain. Il s'agissait d'une infrastructure gérée par une association syndicale de propriétaires fonctionnant comme un syndicat de copropriétés pour un ascenseur d'immeuble. Les coupes des différentes propriétés desservies étaient organisées et réparties durant l'année pour permettre une livraison régulière des bois en scierie ou sur la plate-forme de transbordement.

La carte d'état-major de l'époque fait apparaître que le fonds de la vallée est à l'altitude 323 m à Saussenrupt et à 335 m à côté de la maison forestière du Bois du grand retour. Cependant, certains embranchements de la voie ferrée flirtent avec la cote d'altitude 520 mètres, notamment à la " Tête de Lare "

et au " Petit-Rougimont ", ce qui représente, par rapport à Saussenrupt une dénivellation de 200 mètres d'altitude. On observe notamment sur les flancs des " Petites Moises " une rampe sévère permettant d'atteindre le sommet de la " Tête de Lare ". Si l'on tient compte du fait que les embranchements ont une longueur de quelques 12 km, les déclivités des voies sur lesquelles travaille le locotracteur Baldwin sont importantes.

Au regard des articles parus dans les Tortillard précédents, le tracteur Baldwin n'a pas chômé. En effet, compte tenu des moyens disponibles, sa performance demeure inégalée. On peut constater que le train à vide, à la montée de la scierie vers les coupes, a une masse totale de près de 21 tonnes et qu'au retour, chargés à 13 tonnes par couples, les huit couples ont une capacité de 104 tonnes, pour un poids à vide de 14,4 tonnes, soit environ 125

tonnes de poids total roulant autorisé. Ces couples sont tractés par le Baldwin 50 HP d'une masse de 6,350 tonnes. On peut donc apprécier le frein moteur du tracteur et le travail des freineurs qui serrent et desserrent, suivant un code, les freins manuels du convoi. En circulant chaque semaine, six jours sur sept, du lundi au samedi, soit 313 jours par an, le train forestier évacuait quelques 32 552 tonnes de bois par an vers le parc à grumes ou le faisceau de réception des trains. Si l'on prend le poids total en circulation d'environ 122 tonnes pour un train, le cumul annuel atteint 38 186 tonnes.

Ainsi le train de Cirey remplit parfaitement l'objectif recherché par le cahier des charges " Artillerie " de 1888, consistant à transporter sans enlèvement, une masse globale de l'ordre de 32.000 tonnes correspondant au déplacement d'un corps d'Armée. Il y avait également la contrainte de l'approvisionnement

Head Quarters.

Les salles d'attente et de réservation se trouvaient au rez-de-chaussée.

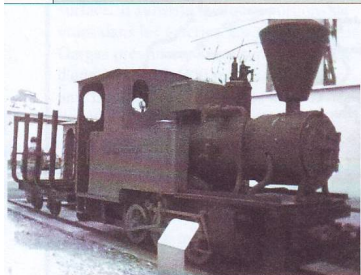
Ce bâtiment est toujours visible et connu sous le nom de " gare Victoria ". Le bâtiment est à l'abandon; l'emprise des voies ferrées étant occupée par une gare routière.

On introduisit le système de télégraphe

dès le début pour l'exploitation des trains et des messages entre les gares. La poste adopta par la suite le télégraphe, qui fut alors accessible au public. Une quinzaine de stations étaient équipées de ce système. Mais dès 1915, le block système fut introduit et le télégraphe abandonné comme moyen de transmission de signaux pour le chemin de fer.

Malgré une relative modernité, le chemin de fer ne résista pas à l'automobile : le dernier train de voyageur circula le 31 mars 1956 et le chemin de fer ferma définitivement en 1964 soit un siècle d'existence... Mais il existe un projet de train léger (tram train) qui verra peut être le retour du train à Maurice...●

Liste des locomotives et infrastructures ferroviaires visibles



030T O&K " Sir William " et un wagonnet de transport de canne construit par Allens.

Locomotives à voie étroite : (toutes en présentation statique)

- 021 T Kerr Stuart, type Skylark, voie de 75cm, ex Sucrerie de Beau Séjour : Village de Fiton près de Goodlands (à proximité, près d'un temple tamoul, l'ancienne voie ferrée apparaît sur un chemin perpendiculaire à la route).

- 021 T n° 210 Lowca Engineering Co. works de 1889, voie de 914 mm, Sucrerie de Beauchamp, Grand Rivière sud est.

- 021 T No. 190 "Harriette" (Fletcher Jennings works de 1883), voie de 914 mm, Sucrerie de Beauchamp, Grand Rivière sud est.

- 021 T n° 207 de 1890, Lowca Engineering Co Works, voie de 914 mm, Marine et Tar Products, route M1, Port Louis direction City Boundary .

- 030 T Orenstein & Koppel, voie de 80 cm, ex Sucrerie de Médine : Parc aux oiseaux de Casela près de Flic en Flac.

- 030 T Orenstein & Koppel n°12388 de 1932, voie de 2 pieds, ex sucricerie Mon loisir, Musée " l'aventure du sucre " à

Pamplemousse (le train de roues est animé comme la 232U1 à mulhouse !)

- 030 T Orenstein & Koppel n°121183 " sir william " de 1930, voie de 914 mm, ex sucricerie de Beauchamp, Musée " l'aventure du sucre " à Pamplemousse

- 030 T Orenstein & Koppel n° 11194 de 1926, voie de 80 cm, (dotée d'une fausse chaudière) à l'entrée de la sucricerie de Mon trésor, mon desert.

- 030 T Orenstein & Koppel de 1928, voie de 80 cm, (dotée d'une fausse chaudière encore) à l'entrée de la sucricerie des Highlands, près de Quatre borneS.

- Gare de Mapou du MGR, (ligne de Pamplemousse à Rivière de Rempart), une affiche indique la création sur ce site d'un futur musée du chemin de fer !... à une date inconnue pour l'instant.

- Pont rail près de Mon Trésor, Mon désert.

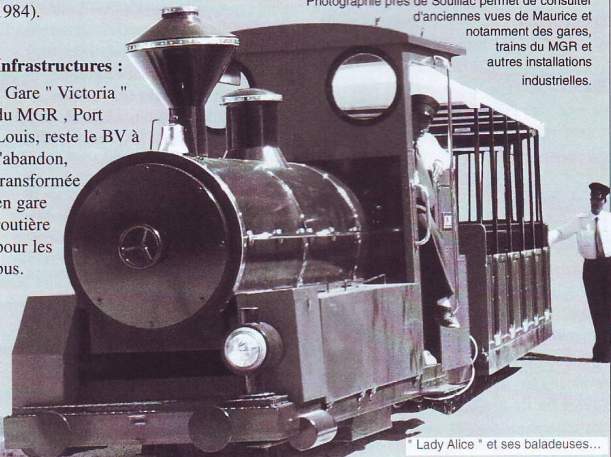
Train touristique :

Le seul train circulant encore sur l'île ! Il s'agit d'une attraction du " Domaine des Pailles " près de Port Louis censée évoquer les anciens chemins de fer à voie étroite... La traction est réalisée par un locotracteur diesel maquillé en vapeur et tractant quelques baladeuses sur une courte boucle. Une petite gare rassemble dans le BV des photos intéressantes de l'ancien réseau du MGR et de trains " industriels ".

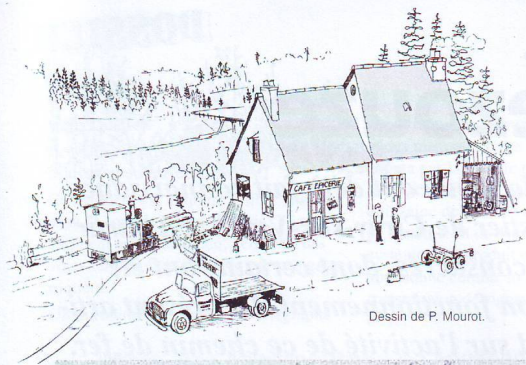
Source iconographique : une visite au musée de la Photographie près de Souillac permet de consulter d'anciennes vues de Maurice et notamment des gares, trains du MGR et autres installations industrielles.

Infrastructures :

- Gare " Victoria " du MGR , Port Louis, reste le BV à l'abandon, transformée en gare routière pour les bus.



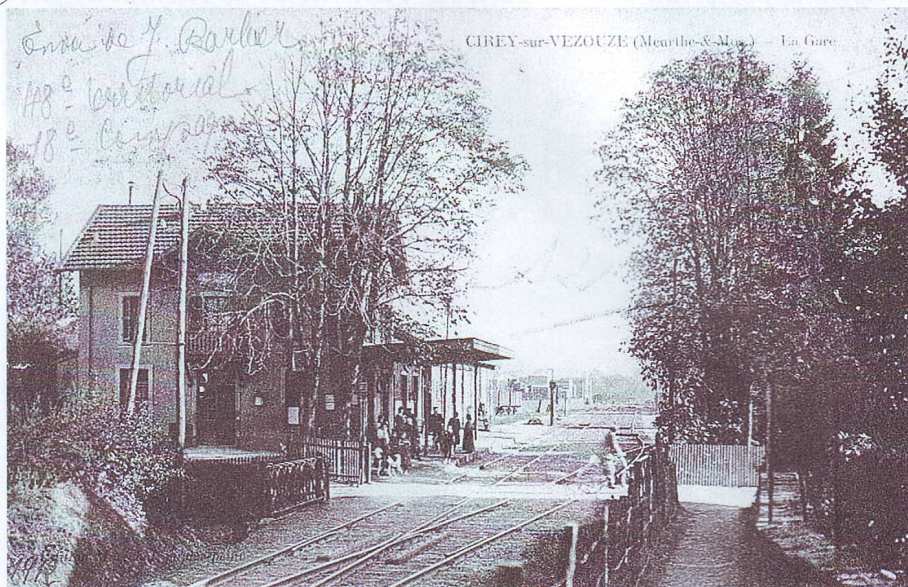
" Lady Alice " et ses baladeuses...



Dessin de P. Mourot.

régulier des munitions qui, en période civile est assimilable à la fourniture régulière en matières premières d'une industrie quelconque.

Il est aussi intéressant de constater que, avec ses 30 km de développement, le train forestier de Cirey s'inscrit, de nos jours, dans le critère de rentabilité, dénommé indice de prélèvement, utilisé pour apprécier l'intérêt d'établir un câble téléphérique forestier de vidange des bois coupés.



CIREY-sur-VEZOUZE (Moulin-de-Moyse) - La Gare.

▲ La gare de Cirey-sur-Vezouze, lieu d'où partait la production de bois de la scierie.

Il s'agit du seuil à partir duquel les frais d'installation sur un nouveau site sont compensés par le rendement du système. Ce dernier est compris entre 60 m³ par jour au minimum et en moyenne 80-90 m³, jusqu'à 175 m³ avec de gros bois (4 m³/grume). Ainsi, l'indice de prélèvement pour un câble long (=1000 à 3000 m) est de 1 m³ pour chaque mètre linéaire et de 0,5 m³/mètre pour un câble mat " court " 300 à 600-700 m.

Une récente démarche préventive de protection des abords de fossés et ruisseaux pour éviter simultanément l'enlèvement et la détérioration de la qualité des eaux (ruisseaux de parcours de pêche, notamment) est l'utilisation

soit de passerelles métalliques soit d'autres systèmes permettant de franchir le fossé ou ruisseau sans en dégrader les berges.

Or la masse des passerelles de 3 m de long permettant aux porteurs forestiers chargés de 15 à 18 tonnes de bois est de 450 kg/demi passerelle ou par module. Ces 450 kg représentent quoi, par ailleurs ? : 25 m de 10 panneaux Decauville de 45 kg et 2,5 m de long ou 2 panneaux Péchot de 5 m (167kg) + 1 panneau de 2,5 m. Un franchissement de fossé utilisant 2 passerelles équivalait à 50 m de voie Decauville formée de panneaux de 90 kg. Or comme la machine de débardage évolue dans un

couloir entre 2 chaussées drainées par des fossés, 2 groupes de passerelles sont nécessaires pour l'entrée et la sortie de la parcelle, ce qui correspond à ... 100 m de voie Decauville, donc à l'équipement complet d'un couloir de vidange. Cette distance de 100 m étant celle du côté du carré de 1 hectare. Lorsqu'un volume de 50 m³ est exploité sur ce carré, on retrouve l'indice de prélèvement de 0,5 m³ par mètre de voie posée

Dès lors, que l'on se borne à vouloir sortir les bois d'un couloir de cloisonnement vers une piste " en dur ", avec un câble suspendu à 13 m ou un chemin de fer portatif Decauville ou que l'on veuille desservir une superficie plus

conséquente avec un système plus lourd en respectant les lois de pression du rail forestier, ou encore coordonner les deux systèmes comme pour le scénario des " Grandes Gueules ", la prise de conscience des dommages forestiers peut être favorable au renouveau du " système " Decauville, léger et ou lourd, sous réserve d'utiliser des moyens de manutention Decauville ou rail route compatibles avec les chantiers de voie et le chantier forestier.

Des matériels forestiers ont été développés pour les moto 4x4 quads qui peuvent être adaptés au " Decauville forestier " léger.

Ainsi au terme des démonstrations des " petits " et " grands " systèmes de prévention des ornières au sol, et des analyses comparatives de leurs avantages et défauts respectifs, il s'avère que seul le système Decauville n'a pas encore fait l'objet des expertises et chantiers de démonstration probatoires, avec les campagnes de mesures des multiples paramètres desurenavant enregistrés et comparés.

Même si l'exécution des chantiers forestiers est une affaire de " professionnels ", en application des dispositions du code forestier (Articles L 370-1 et suivants) et du code rural, le matériel de réseaux touristiques pourrait être mis à disposition de ces professionnels, pour créer une " saison " spéciale pour les panneaux de voie et matériels adaptés tels que bogies forestiers, locotracteurs.

Enfin je pense qu'en complément de la " conservation ", la protection et l'entretien du matériel historique, il y a une place pour la " prospective " dans le cadre de la contribution d'équipes de réseaux pour remplacer le matériel approprié au défi recherché par les concepteurs : Paul Decauville, pour les chantiers agricoles et forestiers, et le Colonel Péchot, pour le chemin de fer " Artillerie 1888 ". Ces défis sont d'entière actualité dans le cadre du développement durable et des mesures de précaution à la source pour éviter des dommages irrémédiables.●

Le locotracteur Gaston Moyse de Mennecey

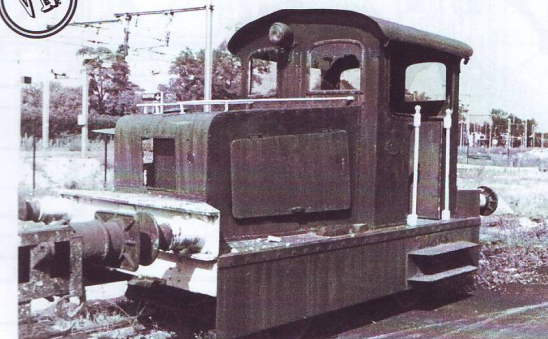
À la fin du Cm2 je fus inscrit au lycée de la ville voisine afin de franchir les étapes du collège. Comme émancipé par ce statut, mais pas bien grand tout de même, je prenais fièrement le train au quotidien, découvrant un monde bien à moi. Tout cela allait rapidement me donner des idées. La première était d'avoir un vrai train; et le petit loco Moyse de la papeterie de Mennecey attira toute mon attention. A la fois petit pour faire un train de loisir mais à la fois trop grand pour être transporté facilement ce petit loco me plaisait beaucoup tout de même! A chaque passage j'épiais le moindre changement survenu à son sujet mais il ne se passait rien de bien sensationnel en vérité. Ce loco laissait filer mon imagination. Mon désir était, avant tout, de le voir circuler; ce qui n'est quasiment jamais arrivé en ma présence. Une fois tout de même, je le vis poussant non sans peine, deux wagons plats lourdement chargés de rouleaux de papier venus d'ailleurs. A cette période je me posais les questions élémentaires : me le vendront-ils un jour ? Comment faire une petite cagnotte pour me l'offrir ? Où le rangerais-je ?.. Je n'avais que 13 ans. Le temps passait autour de ce loco immobilisé, lorsqu'une équipe déterminée lui refit une peinture de toute beauté. Ce court événement laissa place à une nouvelle période d'abandon. Le temps passait. Je ne me souviens plus vraiment ce qu'il est devenu ; mon attention était alors captivée par l'achat de deux Deutz des sablières de Pierre-le-Sault à Nemours que je restaurais avec empressement.

Le loco était de Mennecey, un Moyse, issu d'une petite série de 8 engins de type 8Tn construits par le généreux constructeur Gaston Moyse à Courbevoie. Son numéro était le 53 ; il mesurait à peine 5 mètres, 4m80 exactement et sa hauteur devait être de 2mètres 80. Sa taille était, en fait, très proche d'un engin à voie étroite. Il reste pour les modélistes une belle consolation car un artisan, AMJL le propose en version laiton à l'échelle " O ". Sa gravure est réussie. La somme demandée, pour le kit à assembler comme celle du modèle fini, semble abordable.

Une association de la ville a édité une plaquette sur l'histoire de la papeterie de Mennecey. Visiblement c'était une sucrerie raccordée au réseau national, qui utilisait autrefois ce petit Moyse.●

A lire : "Mennecey et son histoire n° 87" de Mars 2006

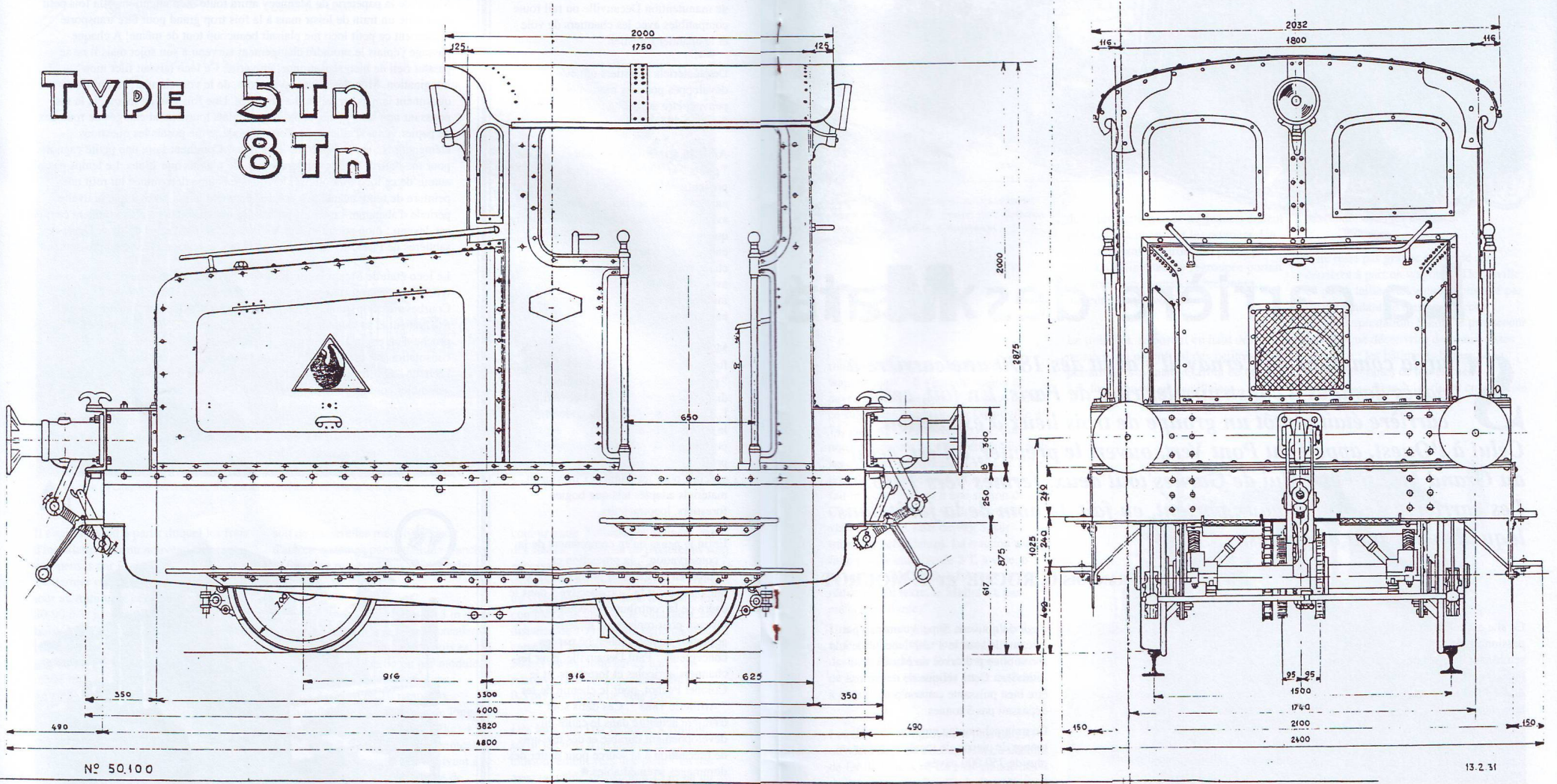
PM

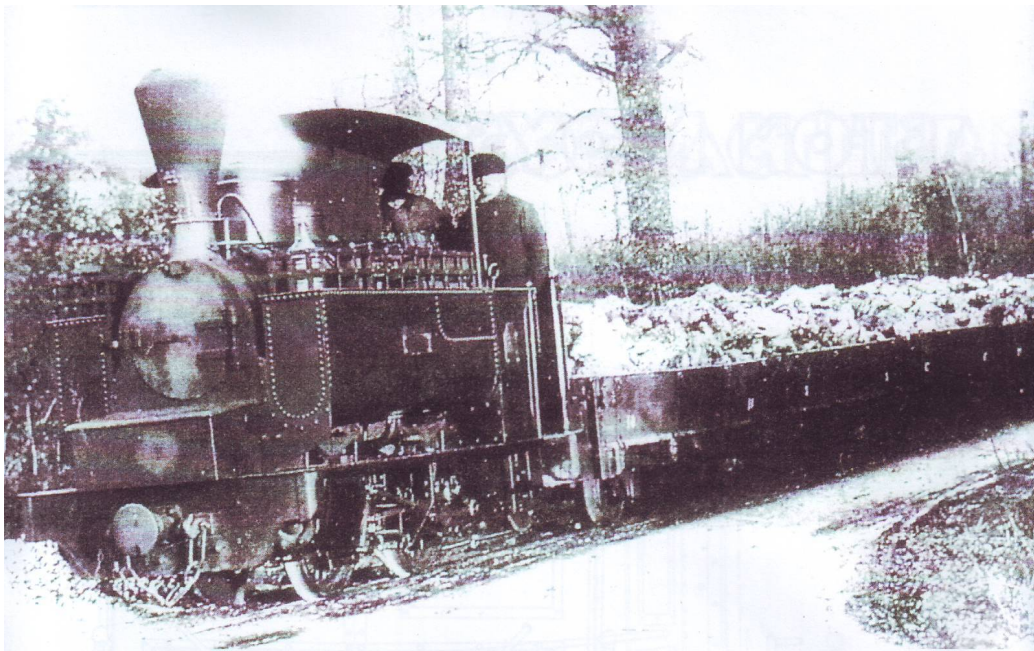


▲ Le locotracteur de Mennecey date de l'époque où la papeterie était encore une sucrerie fermée en 1955. Photo collection Nicole Duchon.

LOCOTRACTEUR GASTON MOYSE

TYPE 5Tn
8Tn





La carrière des Maréchaux

Sur la commune de Cernay, il y avait dès 1879 une carrière à pavés destinés à construire les rues de Paris. En fait, cette carrière était plutôt un groupe de trois lieux d'extraction. Celui à l'Ouest, appelé du Pont Vert, ouvert le premier, à l'est, celui du Grand Moulin et celui de Garnes tout deux, fermés vers 1930. Les carrières des Maréchaux portent, en fait, le nom de la forêt dans laquelle elles sont disposées.

PAR FRANÇOIS G. ROCHE ET P. MOUROT

Ce site est célèbre dans l'esprit des passionnés de trains à voie étroite car il semblerait que des machins célèbres auraient été utilisés. Des scénarios les plus fantastiques ont même circulés à leur sujet.

La première locomotive utilisée fut l'Yvette, une petite Decauville n° 23 construite sur un type Couillet de 15 cv, de 6.5 tonnes à vide mise en service dès 1885.

La deuxième machine utilisée était une

Mallet (Decauville n° 52/construite par Tubize en 1887 sous le n° 687, "L'Avenir"). Cette machine fut baptisée Sergent Bobillot, lors de son arrivée sur le réseau vers 1888. Elle était auparavant utilisée pour les essais de Toul en 1888 (voir "Un siècle de Voie de 60", par Jacques Pradayrol, page 79). C'était une machine très légèrement différente de celles utilisées à l'Exposition de 1889.

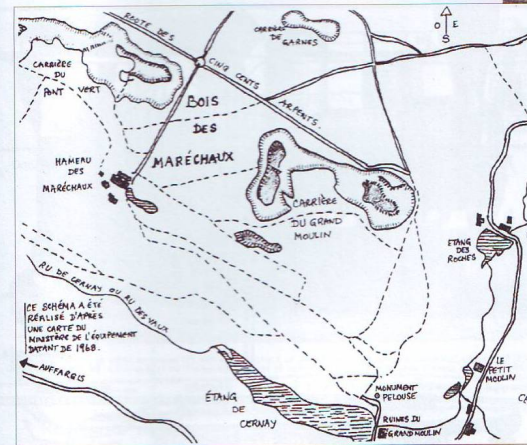
La dernière de ces merveilles se nommait Yveline construite en 1900, il

s'agit du nouveau Type 3 construit par Decauville sous le n° 309, identique à la locomotive préservée au Musée de Pithiviers. Cette relique ne devait pas être bien puissante car son poids ne dépassait pas 5 tonnes.

Ce train acheminait environ 30 000 tonnes de pierres de meulière par an, et plus de 750 000 pavés.

Les wagons suivaient les locos dix par dix ; chacun d'entre eux colportaient 3 tonnes de pierres à lui tout seul. Le parc

La locomotive "Yveline" transporte des blocs de meulière vers les Essarts, environ 1920. Collection de M.L. Chanuc. Prêt de M. Engelmann.



Souvenirs d'autrefois



Essarts-le-Roi — Carrière des Maréchaux par Cernay-la-Ville (S-et-O.)
▲ Vue des Maréchaux vers 1910. Les Essarts-le-Roi, par Cernay-la-Ville.

Voie de 60 cm

de la production ; ces wagonnets étaient poussés à la main, par les ouvriers. Un ouvrier cassait environ 100 pavés par jour. La main d'œuvre regroupée portait des noms à consonances bretonnes, italiennes et polonaises.

descendre dans les carrières.

Il ne reste pas grande chose de ces carrières à part un wagonnet Decauville, de petite taille, pieusement conservé par un descendant de carriers de cette grande exploitation. Sinon, le promoteur nostalgique découvrira de beaux restes sur place : les bâtiments bureaux aux fondations faites de traversines métalliques pour voies de 60 cm, le reste

roulant se composait de plus de 30 wagons plats . Il s'agit du wagon à pavés Decauville Type P, on peut lire à ce sujet dans le Catalogue Decauville n° 74, page 42 : "Le premier type, que nous appellerons type P, a été étudié pour les carrières de pavé de la Ville de Paris près de Rambouillet, dont nous avons fait le raccordement à une station de la Cie de l'Ouest, avec 9 kilomètres de voie de 0m 60, rails de 9kg 5, sur traverses débordantes. La traction est faite par locomotive de 5 T. à vide, 6 T. en marche (N.D.L.R. à l'époque de la rédaction du texte, la Mallet n'a pas encore été livrée)".

Une voiture voyageurs de dix places, de type 1 du catalogue Decauville, était destinée à recevoir le beau monde venu de la ville en chemin de fer et descendu à la gare des Essarts.

Les carrières employaient plus de 230 ouvriers dont 20 s'occupaient du chemin de fer de transport. La plus grande des trois carrières était celle du Pont Vert. Comme les autres, elle était parsemée de voies portatives destinées à la collecte



▲ La loco Decauville de la carrière des Maréchaux. A gauche, le mécanicien, et à droite le conducteur. La scène se passe vers 1925-1930, collection privée.

▼ Deux illustrations du livre "Chemins de fer à voie de 0,60 centimètres" de Régis Tartary. Paris 1891.

du quai d'embarquement des trains pour les Essarts, une moitié de châssis allemand planté debout dans le sol (dont l'utilisation est inconnue de nous grands spécialistes croyant tout savoir...) Puis au fond de la carrière du Grand Moulin gît une superbe benne, malheureusement criblée par les chasseurs, qui vous diront de concert que non ce ne sont pas les chasseurs qui font ce genre de chose mais les braconniers. Raboliot ! Sors vite ton 43 fillette... Dernièrement, un fléchage apparaît sur les points les plus remarquables du site comme le vieux pont de pierre resté entre les deux plus petits gisements. ●

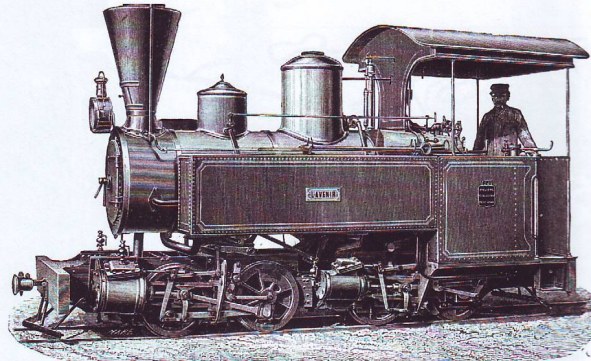
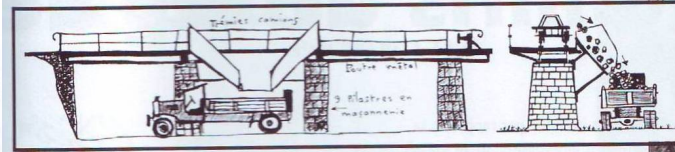
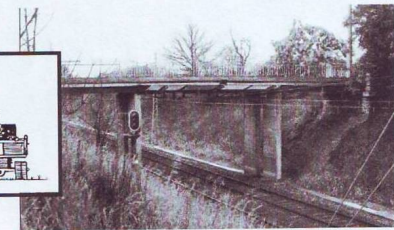


Fig. 47. — Type n° 2. Locomotive Compound articulée, système Mallet, de 9 tonnes 1/2 à vide (12 tonnes en ordre de marche), avec foyer à brûler du bois ou du charbon, passant dans les courbes de 20 mètres de rayon et gravissant les rampes de 6 p. 100 sur voie de 0,60 m sur rails de 94,5.



▲ Dessin du déchargement des wagonnets dans les camions. Par C. Dubois.



▲ Le pont Artus en 1992. Photo F. Roche.

Au sujet de l'exploitation de la "carrière des Maréchaux", une occasion importante de bénéfices que, faute de capitaux, Paul Decauville dut laisser échapper. Celui-ci expliquait lors de l'Assemblée Générale Constitutive de la Sté des Etablissements Decauville Aîné du 12 décembre 1889 :
" Il y a quatre ans, j'ai été consulté par l'ingénieur en chef de la ville de Paris, chargé de la direction de la carrière de pavés que la ville possède près de Rambouillet, sur le moyen d'améliorer, par l'emploi d'un chemin de fer de mon système, le

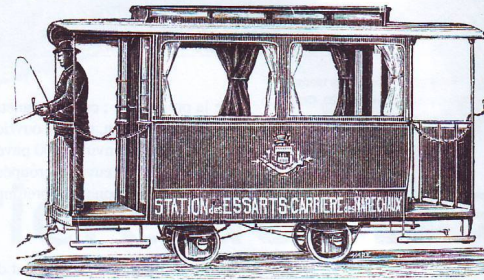
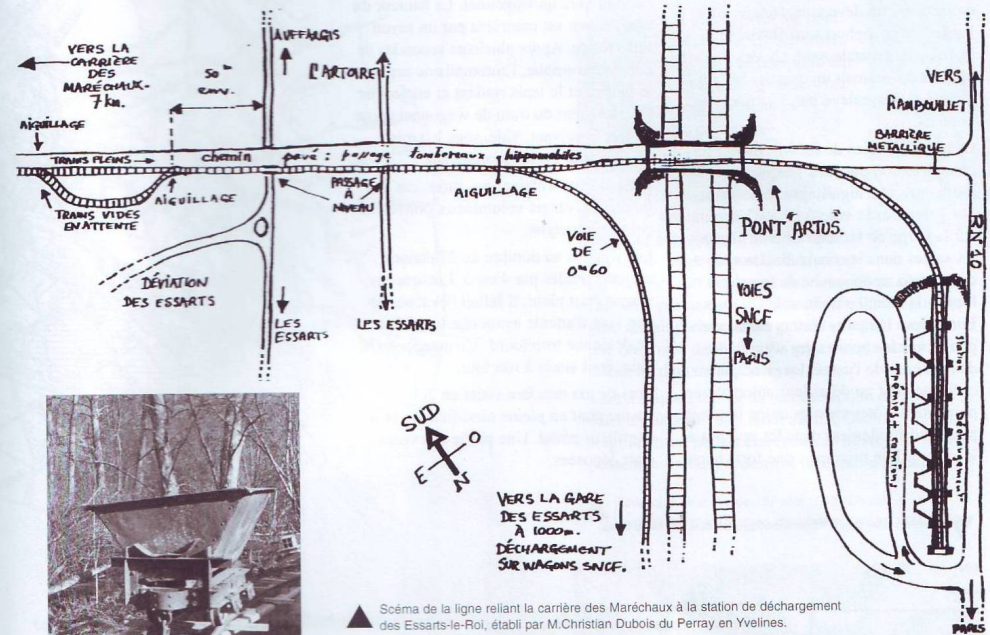


Fig. 59. — Voiture fermée, poids 1 370 kilogrammes. 10 places à l'intérieur et 8 places en plate-forme.

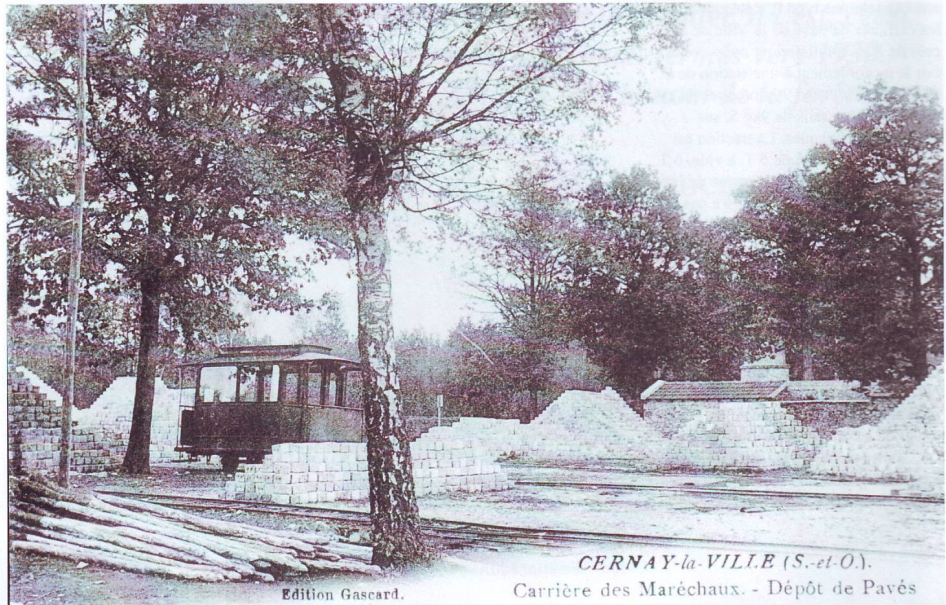
▲ Au fond et à droite, on aperçoit une partie des bâtiments des Maréchaux. Le wagon de "promenade" près du quai d'embarquement des pavés pour les Essarts. Carte éditée vers 1910 par la maison Gascard à Chevreuse.



▲ Schéma de la ligne reliant la carrière des Maréchaux à la station de déchargement des Essarts-le-Roi, établi par M.Christian Dubois du Perray en Yvelines.



▲ Un wagonnet et des rails provenant de la carrière des Maréchaux. Photo F. Roche 2003



CERNAY-la-VILLE (S.-et-O.).

Carrière des Maréchaux. - Dépôt de Pavés

Edition Gascard.

transport pour des pavés qui étaient amenés à raison de 5F la tonne, depuis la carrière jusqu'à la gare des Essarts ; les chemins parcourus pendant 10 km étaient tellement défoncés que l'on ne pouvait songer à transporter plus de 50 tonnes par jour."
" Je fis un devis de 123 000 F pour l'installation d'une ligne de 9 km, avec une locomotive et 30 wagons, sur une allée verte de la forêt qui conduirait en

ligne droite de la carrière à la gare après avoir décrit à son départ dans la gare une courbe si réduite que seule la voie de 0,60 m était capable. J'ajoutai qu'avec cette dépense, on arriverait certainement à un prix de revient de transport de 1 F par tonne y compris amortissement et réparations, au lieu de 5 F, prix payé à ce moment."
" On me refusa d'acheter le matériel, mais on me laissa entendre que je pourrais obtenir la concession de la ligne pour dix et même plus, à raison de 2,50 F par tonne. Comme je ne pouvais aliéner les 200 000 F nécessaires pour faire l'installation et constituer un petit fonds de roulement, je proposai de louer le matériel avec promesse de vente, les échéances

devant m'être payées sur les économies réalisées par l'emploi de mon chemin de fer. C'est ce qui a été fait. Le transport n'a coûté 1 F par tonne mais seulement 0,90 F ; la carrière a fourni 140 tonnes par jour et les économies de transport se sont élevées de 130 ou 140 000 F par an, ce qui a permis de payer le chemin de fer... de 123 000 F dans la première année !"
Exposé du directeur des Maréchaux, M. Régis Tartary, à la SHARY - (visite du 25 septembre 1900). Tome X de 1895, dans les Mémoires de la SHARY, Sté historique et archéologique de Rambouillet et des Yvelines.

Partie 2 :

Les chemins de fer des Egouts

DOSSIER

PAR MARC GORÉ

→ L'usine d'Auteuil :

Cette usine, avenue de Versailles 16ème, fermée au public, est très complexe. Avant sa modification au début des années 2000, elle comportait 2 collecteurs, un déversoir d'orage, l'arrivée d'un siphon sous fluvial et 3 bassins de dessablement. Un des collecteurs drainait un quartier bas du 16ème et était relevé par 3 grosses pompes.

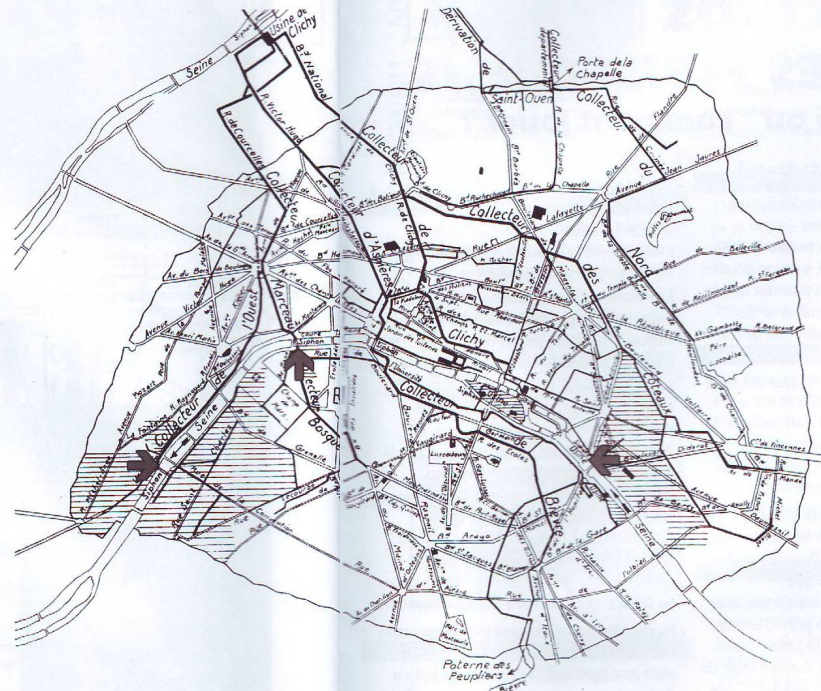
Le plan des voies de 0,50 m très complexe comportait 2 plaques tournantes et 6 aiguillages. A l'origine, une galerie avec voie de 0,50 débouchait sur la berge de la Seine afin de charger les sables dans les chalands. La voie a été coupée au débouché de la galerie lors de la création de la voie Georges Pompidou. Un puits a alors été creusé pour sortir les bennes des wagonnets dans la cour de l'usine. La principale curiosité était un dégrilleur automatique, permettant d'ôter tous les corps flottants, passant difficilement dans les pompes et le siphon. Son principe : une forte herse

légèrement inclinée par rapport à la verticale est automatiquement grattée par un peigne à temporisation réglable. Arrivés en haut de la herse, les flottants chutent sur un tapis roulant qui les conduit vers un wagonnet. La hauteur du chargement est contrôlée par un rayon infra rouge. Après plusieurs secondes de coupure continue, l'automatisme arrête le peigne et le tapis roulant et enclenche l'avancement du train de wagonnets pour arrêter le suivant, vide, sous le tapis roulant et le cycle recommence.

les incidents n'étaient pas rares, car des torches ou objets volumineux pouvaient coincer le peigne.

Les wagons au nombre de 27 étaient toujours attelés par 4 ou 5. Lorsque un wagon était plein, il fallait l'évacuer sur une voie d'attente avant que le suivant ne devienne trop lourd. Un autre wagon, vide, était attelé à son tour.

Lors de ma dernière visite en 2003, l'usine était en pleine modification et le dégrilleur arrêté. Une partie des voies était déposées.



← Usine Mazas :

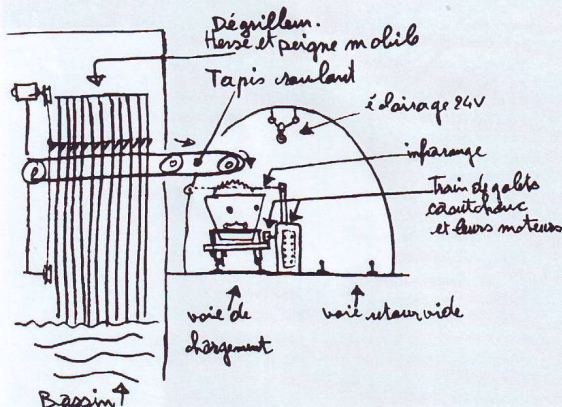
Située sous la place du même nom dans le 12ème, l'usine est alimentée par deux collecteurs et comporte une station de relevage des quartiers bas du 12ème arrondissement, et également des bassins de dessablement. Le plan des voies assez simple en souterrains (1 plaque tournante, 3 aiguillages en voie de 0,40 m et une autre en voie de 0,80) avait la particularité d'être à 4 files de rail sur la berge du port de l'Arsenal.

La voie de 0,40 m servant aux wagonnets sortait à l'air libre par une galerie. La voie de 0,80m pour la grue sortait par une autre galerie et venait encadrer une des voies de 0,40m. La grue uniquement manuelle demandait 2 servants.

Tout a disparu lors de la reconstruction de l'usine dans les années 1990. Tout sauf... Quatre wagonnets en parfait état (pas une bosse). Ils possèdent un tamponnement mais pas d'attelage. ●

▲ Paris, quai de la Rapée - 27 août 1983 - Ch Vallée.
A voir Tortillard n°24, photo du même endroit en 1924.

▼ Schéma d'un dégrilleur automatique dessiné par Marc Goré.



Plan des égouts de Paris du livre : "Notice sur le curage des égouts de Paris à l'usage des chefs égoutiers" par Durignieux. Paris. Sté Anonyme de Publications Périodiques. Imprimerie E. Desfossez.

↑ Le Musée des égouts :

Ce lieu a été choisi pour l'importance et la diversité de ses ouvrages, et après quelques aménagements, pour sa facilité à accueillir le public en tenue de ville. C'est avant tout un important carrefour d'ouvrages souterrains. Il comporte entre autres 3 collecteurs, 2 grands bassins de dessablement, 1 déversoir d'orage, la tête des deux siphons passant sous la Seine et le départ de l'émissaire sud, ouvrage circulaire de 3 m de diamètre rejoignant Achères par le sud ouest de Paris.

Outre tout ce qui concerne l'histoire et le fonctionnement des égouts, une importante collection de matériels utilisés en égout et en particulier du matériel " ferroviaire " est conservé dans les galeries, à savoir : quelques wagonnets, le tracteur électrique du

bassin Sully et un wagon vanne en situation sur un fac-similé de collecteur.

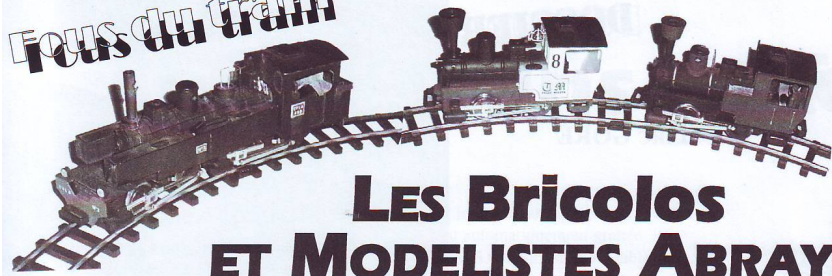
Tout cet ensemble de galeries était, avant son ouverture au public dans les années 1970, desservi par un réseau à voie de 0,40 m long de plusieurs centaines de mètres.

Si actuellement le bâtard est soit pompé soit évacué par un monte charge, la voie de 0,50 m, sensiblement au niveau du RER C, passait sous ce dernier en direction de la berge de la Seine. Les wagonnets étaient tractés dans la galerie munie de 2 rampes d'entrée et de sortie, par un "touage" à chaîne (chaîne sans fin sur poulie à laquelle on accrochait les wagonnets).

Le collecteur du nord à voie de 1,20 m comporte, place du colonel Fabien 10/19ème, un bassin de dessablement. Les sables extraits de ce bassin étaient véhiculés par un " train " électrique, conservé au musée. Initialement à Trolley, le tracteur avait été remplacé par un engin à batteries. Aux dires des égoutiers qui l'ont connu au début des années 70, son poids considérable détruisait l'angle " Bajoyers- Banquettes " sur lequel était scellé la cornière de 70 mm servant de rail. Les voies sur berges, en 9 kg/m, sont toujours bien visibles au 135 bd de la Villette.



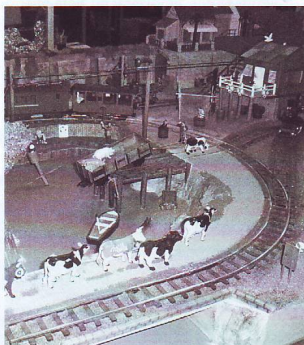
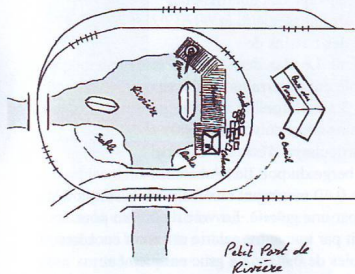
▲ Usine d'Auteuil, bassin double. Voie de 50 : chemin de roulement de la drague sous la voute.



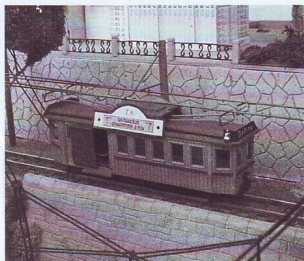
LES BRICOLOS ET MODELISTES ABRAYSIENS

Modélisme ludique ou " comment jouer ? "

PAR DAVID HECKER



Toutes les photos de cette page représentent des réalisations de l'équipe qui ont exposé leur sympathique réseau à Expométrie 2006.



Début de l'aventure dès l'achat d'un coffret " jouet " style plastique fluo, à moins de 300 francs en supermarché il y a une dizaine d'années... déjà ! Puis un premier dessin sur le bord d'une table, une dose de délire de 5 copains et enfin une devise qui nous paraissait déjà évidente à l'époque : prouver que l'on pouvait faire du modélisme à pas cher, tout en " jouant " et garder cette part ludique que nous avions toujours dans nos cœurs de grands enfants... c'est ce que me dit ma femme !

N'a été " négocié " avec le trésorier de l'association que le strict nécessaire : le bois pour l'ossature, les flocages et deux transfos. Le reste n'étant que récupération : bâtiments en carton, mur de soutènement en placo gravé, arbres en branches de troène " piquées " dans la haie de belle maman (merci) avec de vraies feuilles passées au moulin à café et floquées, pâte à papier, etc....(que des recettes maison et surtout économiques). Les coffrets se multiplient à chaque Noël, jusqu'à leur disparition du commerce... et le réseau s'agrandit... fatalement !

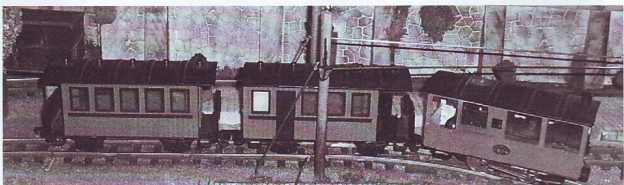
Le matériel roulant ne craint pas les déraillements, chocs et autres chavirages... Les modèles " free lances " sont en carton ou issus du matériel d'origine, cannibalisé, découpé, raboté, recollé... peinture classique au pinceau (pas de matériel sophistiqué et coûteux).

Une entorse toutefois, l'échange des moteurs d'origine par plus souples et puissants afin d'assurer une exploitation correcte vis-à-vis du public.

Les plans des machines sont tracés à main levée sur papier quadrillé petits carreaux pour les proportions... (on travaille au demi-centimètre, ce nous suffit largement !). Et hop, on attaque avec le trio carton-cutter-colle (plus souple d' " emploi " que le laiton...). Ajoutons à cela un zeste de bon sens, de patience, et le rêve de gosse prend forme : enfin nous jouons... et faisons souvent participer les jeunes à l'exploitation (astuces de manœuvre et plaque tournante) de ces quelques mètres carrés de bonheur qui fourmillent de détails et clins d'oeil pleins d'humour.

Notre plus belle récompense ? Les yeux des gamins qui pétillent en suivant le petit tortillard qui se dandine au milieu des vaches et autres gallinacés. Restons ludique et abordable pour nos jeunes si l'on veut que notre discipline perdure... le succès semble être au rendez-vous lors des expositions. Je vous invite à jouer !!

Les Bricolos et Modélistes Abraysiens
M. HECKER David
32 rue George SAND
45800 SAINT JEAN-DE-BRAYE
Tel. : 02.38.86.71.83
(Répondeur : se présenter sinon on ne décroche pas !!!)



NEWS



Stage de formation "vapeur"

Le Chemin de Fer de la Vendée, qui fait environ 130 trains et reçoit 12000 passagers par an, il organise son 6ème stage de formation "vapeur", du 13 au 20 mai 2007. Vous aurez droit à des cours théoriques et des travaux pratiques nécessaires pour la préparation et la conduite des machines.

Le nombre de participants est limité à 12, vous êtes encadrés par 3 formateurs. Ce stage aura pour but de recruter de nouveaux bénévoles au C.F.V.

Renseignements et inscriptions à Chemin de Fer de la Vendée (C.F.V.) La Gare - B.P. 10, 85 290 Mortagne sur Sèvre. Tel : 02 51 63 02 01, fax : 02 51 63 08 39 et E-mail : Chemindefervendee@wanadoo.fr ● Marc MERCIER

Le Mondial du Modélisme

Du 31 mars au 9 avril 2007, le 28ème Mondial du Modélisme vous donne rendez-vous sur le site de Paris-Le Bourget.

Son objectif : attirer 120 000 visiteurs, réunir plus de 175 exposants sur 46 000 m2 dont 20 000 m2 en extérieur pour des spectacles inédits. Un événement à ne pas manquer pour les passionnés du modélisme en tout genre. Site web: comexpo-paris.com ●



"REVES Party" à Richelieu

L'association Trains à Vapeur de Touraine prépare une exposition de modélisme à Richelieu le week-end du 2 juin 2007. Jacques Royan, célèbre entre autre pour les maquettes qu'il fait avec l'escadrille de St Michel, fait parti des organisateurs. Ne manquez pas donc ce Rassemblement Événementiel des Voies Étroites et Secondaires !!

Renseignements au : T.V.T. La Gare - BP 66 - 37120 Richelieu. Tel. :02 47 58 12 97.
E-mail: TRAIN.VAPEUR.TOURAINE@wanadoo.fr ● T.N.N.

SORTIES

Le COPEF organise une sortie avec l'automotrice historique M 4089 sur la ligne T2, le dimanche 25 mars. Les participants auront la possibilité de choisir entre 2 parcours : un trajet simple de Issy-Val de Seine à Puteaux, avec visite guidée de la collection de l'AMTUIR et un aller-retour, la Défense à Issy-Val de Seine. Inscription urgente pour le voyage sur le chemin de fer Rhétique en hiver qui se

Festival au CF de Rillé

L'association de train de Rillé fête ses 30 ans le 19 et 20 mai. Les préparatifs commencent dès aujourd'hui et les bonnes volontés sont les bienvenues. Astiquez vos locos pour les aider, cela pourrait être utile, et vive les associations. ● T.N.N.

Cires-les-Mello

Dans le cadre des Journées du Patrimoine de Pays, L'ASCINPATHIQUE, association de Cires les Mello (60 660), fêtera le 16 et 17 juin prochains le 150ème anniversaire de la ligne ferroviaire Beauvais-Creil.

Contact: jeanpaul.frayse@afconsult.com ou jeanpaul.frayse@wanadoo.fr ●

J.-Paul FRAISSE
V.I.F

Le 12 et 13 mai, le CFC organise ses journées portes ouvertes dont le thème sera les Véhicules Insolites Ferroviaires. Seront présents des VIF en 5 pouces et 7"1/4 et des Véhicules Insolites Routiers. ●

M. A. DUBOUT

Ferrov'Art

Les 7 et 8 avril 2007: FERROVI' ART, nouvelle exposition dédiée à l'artisanat français du modélisme ferroviaire, au Gymnase Liberté, 30 boulevard de la Liberté, 93260 Les Lilas. En présence d'une trentaine d'artisans français, vous y trouverez de très beaux réseaux de qualité et des ateliers de modélistes animeront ce premier rendez-vous. Contact : GEMME, BP 26, 93260 Les Lilas. Tél. 01 43 60 31 50 ●

Le COPEF en balade

déroulera enfin du 17 au 20 janvier 2008. Pour des raisons de réservations hôtelières, les inscriptions doivent être recueillies avant le 10 mars.

Retenez également le samedi 14 avril, vous monterez dans un train vapeur avec la 141TB 407 de l'AJECTA sur le parcours Longueville - Provins - Villiers St Georges ● S. ZALKIND

Les Cahiers de la Cité du Train

Les Cahiers de la Cité du Train présente leurs deux derniers numéros consacrés aux locomotives à vapeur 241 P 16 et 3. 1192 Nord. Le prix au numéro est de 10 dont 2 de frais de port. Renseignements et vente : Geneviève Schmitt, tel : 03 89 60 74 01 et E-mail : musee.ch.fer@wanadoo.fr ●

À LIRE !!



Expomodel

Le 17 et 18 mars, le Club de Trains et de Miniatures de Montigny organise le 3ème salon de la maquette et du modèle réduit et la bourse d'échange. L'exposition compte plus de 70 stands et aura lieu à l'Espace Europa à Montigny-les-Metz. ●

tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : Dominique Bel, Louis Caillot, Fabien Hallier, Jean-Luc Faure, Sylvain Monedière, Nicole Duchon, François Roche, Raymond Duton, Marc Goré, Les Bricolos, Jacques Royan.

L'équipe Tortillard: Jannick, Nga, Thao, Mag, Cyril, Patrick.

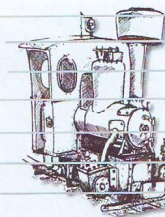
tortillard

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

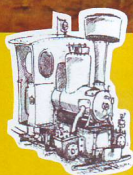
Nom :
prénom :
adresse :



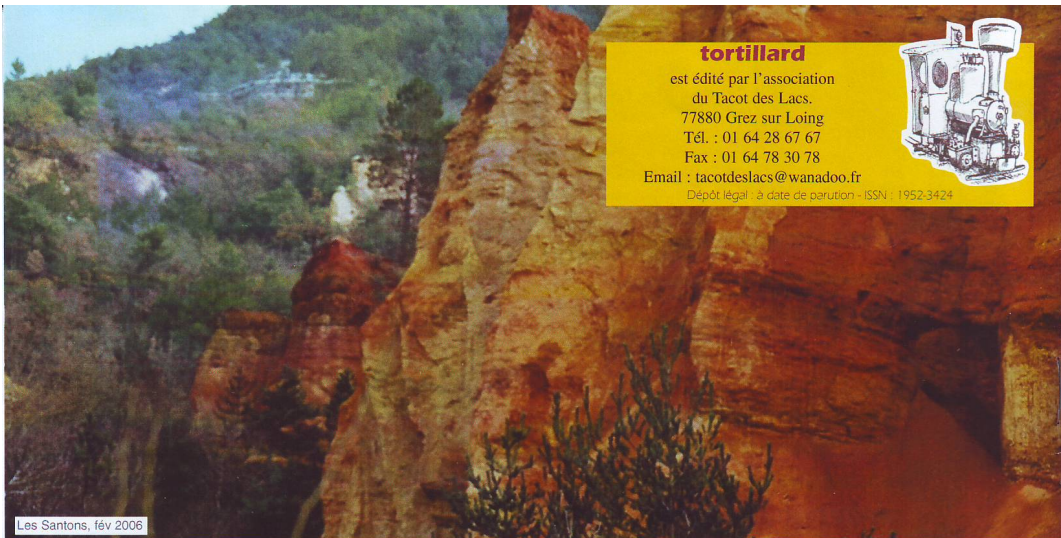
Tél. :
Email :

tortillard

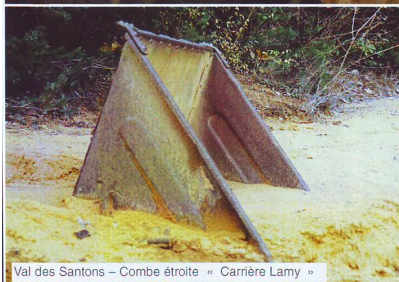
est édité par l'association
du Tacot des Laes.
77880 Grez sur Loing
Tél. : 01 64 28 67 67
Fax : 01 64 78 30 78
Email : tacotdeslaes@wanadoo.fr



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



Les Santons, fév 2006



Val des Santons - Combe étroite « Carrière Lamy »



Val des Santons - Combe étroite « Carrière Lamy »



Vestige de voie, près du Désert Blanc



Val des Santons - wagonnet Weitz ensablé - janv 2006



Le vallon d'Istrane : wagonnet Decauville et voie de 60. Juillet 2005.



Rustrel, Colorado provençal, entre le vallon des Santons et la Combe étroite : ancienne carrière d'ocre avec un tronçon de voie et un wagonnet