

tortillard

Le journal des passionnés du patrimoine industriel

Fou du train

Louis Poix : l'homme heureux



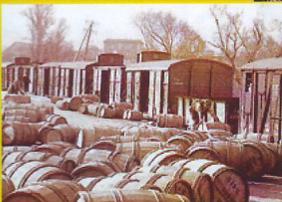
Patrimoine

TVT Un avenir incertain



DOSSIER

Les trains de l'ocre



Coup de cœur

La mine de Noyant d'Allier

Le " Coucou " d'Orphin p. 17

Baptême de l'Étincelante RVT Historique



Chauffeur de la 241 P 17



Avril-Mai-Juin 2007

Edito

Le printemps 2007 est riche en événements, les réseaux commémorent, fêtent et inaugurent de concert. Les collections sont sorties, les machines en chauffe et les membres mobilisés. La vie associative bat son plein dans le plus grand enthousiasme.

Nous sommes allés pour vous de réseaux en réseaux pour vous faire vivre les événements qui nous avons suivis et que nous ont le plus séduits.

Toutes les équipes avaient un point commun : leur bonne volonté, chacune avait su s'entourer des meilleurs modélistes. Des modélistes devenus parfois de véritables orfèvres, des artistes.

Arrêtez-vous devant un modèle signé Henri Ménard ou un autre signé Alain Landas, penchez vous sur un diorama réalisé par Bernard Junk, Michel Lecoursnais, Michel Denonfoux ou Bernard Daillan pour ne citer qu'eux, vous marquerez un temps d'arrêt, un moment d'admiration. Le printemps n'est pas terminé et déjà d'autres événements se profilent. Alors amis lecteurs bon voyage sur nos lignes... ●

Patrick Mourot

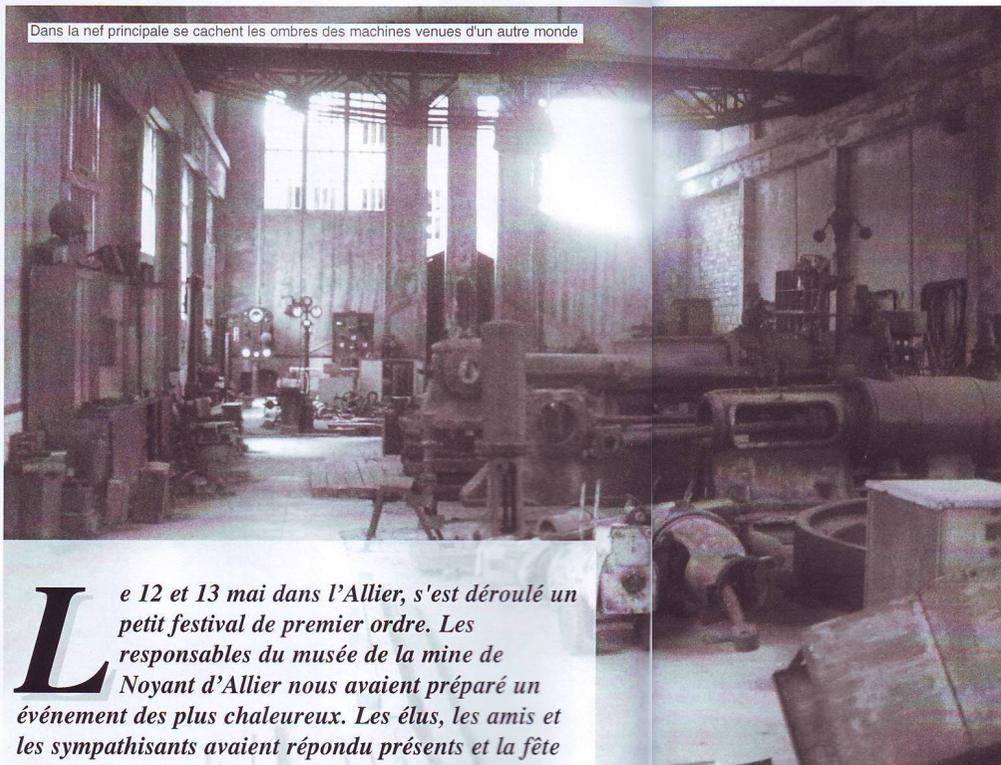
Sommaire

La mine de Noyant d'Allier	p 02
Conifér : Louis Poix	p 04
TVT Un avenir incertain	p 06
Chauffeur à bord de la 241P17	p 07
RVT- Historique : l'Étincelante	p 09
La carrière des Maréchaux	p 10 & 11
Rillé : les 30 ans de l'AECFM	p 12
Les trains de l'ocre	p 13
Le "Coucou" d'Orphin	p 17
Les Charteraines : Portes ouvertes	p 18
Le Tacot des Lacs : news	p 18
News	p 19

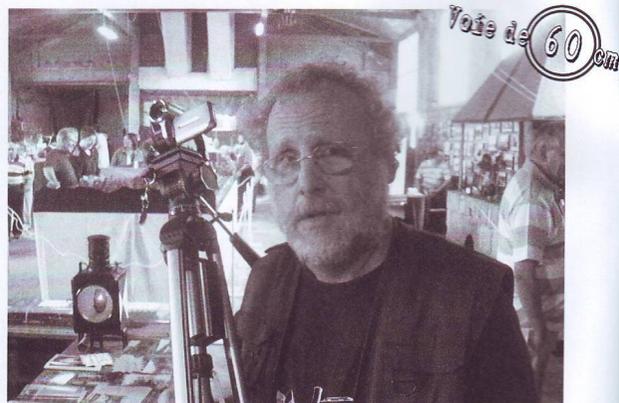
Notre couverture : L'Étincelante traverse une des zones escarpées de la ligne des gorges de l'Aureuse, appelée aussi ligne du Franco-Suisse, qui offre, tout au long de son tracé sinueux et montagneux, parsemé de nombreux tunnels, ponts et autres ouvrages d'art et de protection, une grande variété de paysages. Photo de J.P. Beuret.

Au dos : A l'exposition du Musée de la Mine de Noyant d'Allier, nos deux animateurs: J. P. Hacard et D. Fournier, "les deux Dupont "comme on les surnomme ici, conduisent le Decauville "Marie " en compagnie de leur ami F. Hardouin. Photo de P. Mourot.

Dans la nef principale se cachent les ombres des machines venues d'un autre monde



Le 12 et 13 mai dans l'Allier, s'est déroulé un petit festival de premier ordre. Les responsables du musée de la mine de Noyant d'Allier nous avaient préparé un événement des plus chaleureux. Les élus, les amis et les sympathisants avaient répondu présents et la fête organisée par l'équipe associative s'est, bien sûr, couronnée de succès. L'idée première de notre équipe de rédaction Tortillard était de se précipiter à tout prix sur place pour passer un bon moment auprès de ses amis.



Un de nos organisateurs, Jean-Pierre Hacard.



▲ Une mine reconstruite, parcourue par un petit Deutz.

suppose ici. Reste aujourd'hui la carcasse en ciment vide que la commune a achetée il y a vingt ans.

L'architecture des lieux est remarquable : les nefs et les chevalements sont en béton adroitement dessinés et conçus par le célèbre ingénieur Freyssinet. Ce site reste le plus vaste de la région par sa construction et le plus intéressant pour son histoire.

Il y a 20 ans, une association se constitua afin de remettre cet ensemble en valeur. En 1997, elle cessa son travail et quitta les lieux. Quelques années d'incertitude planèrent ensuite sur ce patrimoine. Enfin, en 2002, une nouvelle équipe séduite par ce lieu, décida de lui redonner vie.

Le travail ne manque pas car tout est un

complet. De quoi faire pâler quelques passionnés. Beaucoup de marques rares sont représentées, comme un petit Milhoud électrique en voie de 50 cm.

Le circuit est étonnant. Il est séparé en deux boucles distinctes. L'une d'entre elles fait le tour du bâtiment principal, alors que l'autre s'enroule autour de la mine reconstruite. Une branche commune relie ces deux circuits. Le terrain est jonché de nombreuses et vénérables machines de mines et de véhicules de toutes sortes.

La visite a lieu tout l'été; elle dure une heure trente. Mais, parfois me dit-on, beaucoup plus si Daniel commente. Il est visiblement le plus bavard de tous... De nombreux visiteurs fréquentent ce site. Des étrangers de

Le Musée de la Mine Le festival le plus chaleureux de Noyant d'Allier

PAR PATICK MOUROT

J'arrête Jean-Pierre Hackard, courant d'une animation à l'autre pour une interview rapide. Essoufflé, il nous retrace l'histoire des lieux en quelques minutes :

Un peu d'histoire : le site de Noyant a été ouvert en 1922 et fermé en 1943. Le charbon récolté était de très bonne qualité mais le gisement difficilement exploitable car la roche était friable et dangereuse, les coups de grisous provoquèrent de nombreux accidents. Aussi l'exploitation de ce gisement s'arrêta au profit d'autres situés dans la région. L'ensemble des métaux fut ferrallé par les allemands comme on le

peu en désordre et en mauvais état. Ce n'est rien pour nos courageux promoteurs, qui, en rien de temps, rendent les lieux visitables. Rapidement, le site reprend vie et des aménagements captivants sont mis en place. Les visiteurs affluent et des artistes photographes se succèdent, espérant trouver l'inspiration à la faveur d'un éclairage ou d'une ombre dans l'amoncellement des impressionnantes machines cachées dans la grande salle

Le matériel est divers : une dizaine de locotracteurs Berry, deux Decauville, deux Deutz, un Jung en reconstruction

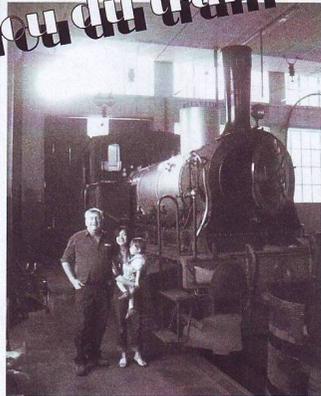
passage viennent s'ajouter aux habitués. L'association se porte bien ; l'équipe, présidée par Christian Duc, vit une ambiance des plus sympathiques. Il fait bon se retrouver parmi ces passionnés ; un parfum de cordialité plane au dessus de cette association.

Enfin, si des membres de votre famille ne tiennent pas trop à s'attarder au musée de la mine, sachez qu'une autre destination les occupera pendant votre périple. C'est, bien sûr, le superbe temple bouddhiste voisin. Il faut savoir que la ville de Noyant a su accueillir une importante population asiatique au moment difficile de son histoire. ●

Louis Poix : l'homme heureux

PAR PATRICK MOUROT

Si vous n'avez plus goût à rien, que les actualités vous accablent, que votre travail vous colle la migraine ou que vos espoirs se fondent au creux de votre feuille d'impôt. Allez dans le Jura, plus exactement allez aux Hôpitaux-Neufs.



▲ Louis Poix, Nga et Timo posant à côté de la Tigerli au dépôt de Vallorbe. 2007.

Le hasard seul est pour quelque chose dans le choix de ce drôle de nom. Les Hôpitaux-Neufs, c'est tout simplement le nom d'une belle bourgade aux senteurs montagnarde; un village accueillant et traversé par une drôle d'équipe de bon vivants. Ces autochtones irréductibles, ces hédonistes de la première heure savent intelligemment articuler amusement et travail. A la tête de cette équipe: Louis Poix, surnommé Loulou par tous, est sans détour l'homme à rencontrer absolument. "Absolument!" c'est le mot car un phénomène de cette amplitude ne se produit qu'une fois par siècle. Du travail, ils en abattent comme personne, et en toute simplicité. Ces gens-là attrapent les difficultés à pleines mains et les mettent Ko, les unes après les autres. Ils rasant des montagnes, coupent d'interminables forêts, déplacent des centaines de tonnes de rails et des centaines de cailloux. Ils manipulent et transportent des trains entiers sélectionnés un peu partout en France.

Lorsque je suis arrivé, la gare n'était qu'un amoncellement de débris; l'emplacement des voies ferrées étaient jonchées d'arbres de vingt mètres de haut et les talus déformés. La gare était devenue un camp de vacances et l'emplacement de la voie, des chemins agricoles.

Louis Poix n'en reste pas là. Après avoir reconstruit 6 kilomètres de voie et de matériel fixe, il se charge de trouver des machines et des wagons pour constituer son

train. 100 tonnes par ci, 120 par là, rien n'est impossible pour Louis Poix. En un rien de temps, il s'entoure de machines des plus impressionnantes. Les plus grosses sont discrètement garées dans un tunnel, alors que d'autres sont en Suisse, à Vallorbe, dans un bâtiment aimablement mis à disposition par les chemins de fer Rhétiques. Un bâtiment parfaitement entretenu de 47 mètres de long sur fosse et chauffé l'hiver !!! Louis Poix ne fait pas de demi-mesure. La collection est faite de machines remarquables : des 150, des Baldwin A1A A1A de 109,5 tonnes et de 600 chevaux, un autorail de montagne Renault à deux moteurs, sauvé à la fermeture d'un réseau touristique en difficulté. La collection est infinie : fourgons de la poste, chasse-neige locotracteurs de la SNCF, petits locos en tout genres, plaque tournante, rien ne semble lui faire peur. Il ne faut pas oublier sa machine fétiche, la belle Tigerli, qu'il promène volontiers sur les réseaux de ses amis pour leurs donner un coup de main à l'occasion d'importantes manifestations.

Louis n'a pas dit son dernier mot; il

prévoit à court terme de rejoindre Pontarlier pour lequel les travaux de reconstruction des ouvrages sont déjà évalués. Les voies sont déjà montés sous forme de tronçons disponibles cachés dans tous les chemins et clairières de la commune. Louis a rangé ses voies partout, sur la commune et il est désormais pratiquement impossible de se balader sans tomber sur des piles de voies une remorque porte wagons ou un train de travaux ranger là en prévisions du prolongement. D'autre part, une incroyable bonne surprise attend notre courageux ami, mais, chut!... Ne vendons pas la peau de l'ours.

Enfin, vous l'avez compris, la thérapie signée Louis Poix vaut tous les canapés du monde. Allez sur place, attendez quelques minutes à la gare de départ vers les machines, il passera et vous ne serez pas longtemps là à ne rien faire. Vous serez emporté dans cette drôle aventure, et la vie vous paraîtra comme changée, comme facile. ●

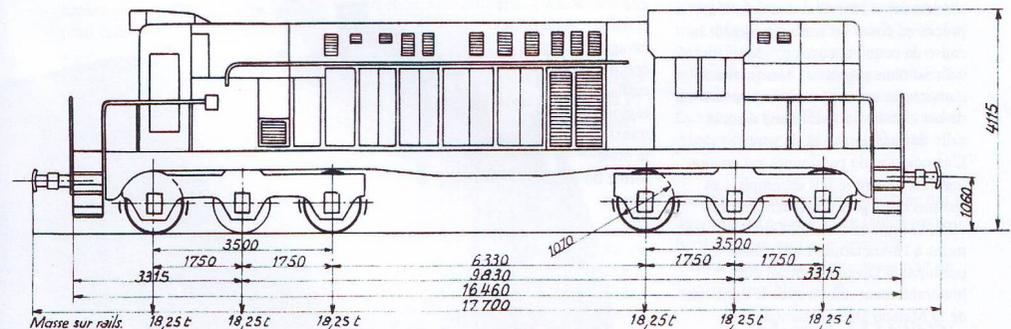
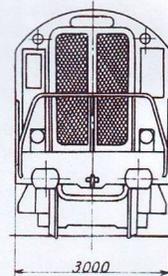
▲ L'autorail X2426, le dernier achat du Coni'Fer, garé à Vallorbe.

▼ Plan de la locomotive A1AA1A 62000 à 1 moteur diesel et transmission électrique. Ech: 1/100. Document SNCF.



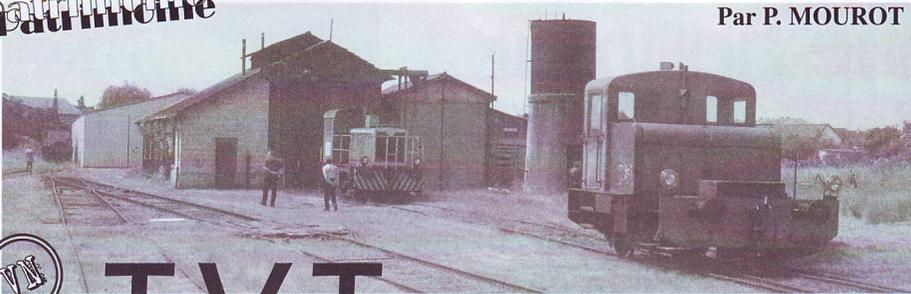
Le matériel du Coni'Fer

- 1 autorail X 24 26 de 1952 équipé de deux moteurs de 325 ch et sa remorque, en parfait état de conservation.
- 1 locomotive à vapeur suisse 030 T Tigerli, de 1915, entièrement reconstruite à Meiningen par les ateliers vapeur de tradition des Chemins de Fer Fédéraux Allemands ;
- 4 locomotives 150 de type BR52-8xxx et BR50-35xx qui ont été acquises auprès de l'ancienne Deutsche Reichsbahn de l'ex-RDA.
- 2 locotracteurs Köf de 1934, utilisés pour les manoeuvres et les trains de travaux et pour la traction de trains de voyageurs.
- 1 locotracteur Y51232, longtemps utilisé pour le service des "manoeuvres" et maintenant parfaitement adapté à son nouveau service touristique. Il est équipé d'un moteur V12 d'environ 500 ch.
- 1 chasse-neige suisse,
- 4 voitures "Sputnik" à plate-forme,
- 2 voitures restaurants de 1912
- 1 voiture ex-BLS à essieux, a été convertie en voiture-restaurant;
- 2 balladeuses, ce sont d'anciens tombereaux aménagés.
- 2 voitures type Seetal, sont en attente de restauration,
- 5 voitures postales OCEM (Office Central des Etudes de Matériels) des années 30,
- plusieurs fourgons à plates-formes à caisse en bois tôle, l'un d'eux a été entièrement réhabilité, il est utilisé comme wagon-bar.
- plusieurs wagons type PERSHING de 1918, de fabrication américaine
- des wagons plats provenant du parc de l'armée du 5ème génie.



▲ Le Y51232 piloté par Pierrot.

▲ Le Coni'Fer dispose d'un chasse-neige en ordre de marche, il est utilisé tous les hivers pour dégager la voie, soit pour la circulation des "trains spéciaux" (trains-fondue), soit pour le service.



T.V.T. Un avenir incertain

TVT sont trois lettres qui résonnent comme des notes de musiques dans le cœur des passionnés. Le TVT train à vapeur de Touraine est né en 1974 lorsque l'AJECTA association de jeunes trains à vapeur découvrit un site propice à faire rouler leurs trains de collections. Cette association se transforme en 1979 en Ajecta Touraine puis en Train à vapeur de Touraine à la demande des membres de la région venus grossir les rangs des bénévoles. Le parcours est passé progressivement de 16 km à 21 km pour atteindre Chinon, une ville hautement touristique toujours demandeur du projet. Le président du TVT, aujourd'hui, supporte le plus lourd des tribus. En effet, après une suite malencontreuse de circonstances, les accords passés avec la commune et le conseil général se trouvent oubliés ainsi que les subventions promises. D'autre part, une étonnante affaire de concussion semble planée en défaveur de nos amis du rail. Le compte bloqué et approvisionné par l'association en prévision d'un co-financement des travaux de voies est semble-t-il vidé de son contenu. Un procès en cours déterminera bientôt la cause de cette concussion. Mais tout cela est bien angoissant lorsque vous comprenez, qu'en plus, de cela une sorte de bar clandestin fonctionne dans la salle des pas perdus de la gare. L'association de passionnés est encore une fois devant le fait accompli. Les terrains de la gare appartiennent à la ville, la ligne au Conseil Général et les trains à l'association. La situation est politique et l'avenir pourrait être honorablement rétabli avec le concours de la Maison Départementale du

Tourisme et de la bonne volonté politique. Un comité de soutien s'est formé à l'initiative des commerçants, et l'association organise des expositions afin de communiquer sur sa position.

La collection TVT est composée de très belles pièces. La reine en est la 141C100, sa dame de compagnie la 030 Fives Lilles; un ballet de machines entourent ces pièces essentielles. Une 230 G, des Baldwin A1A-A1A 62032 et 62036, des Billard et des Decauville sont aussi présents. L'espace de la gare est champêtre, le parvis de type bien français de chez nous. Le TVT est, en lui-même, une synthèse des trains de province. L'ensemble mériterait le classement dans le périmètre du parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine car certains éléments sont déjà dans le répertoire de L'UNESCO. Le monde du cinéma ne s'y trompe pas et des films ont été tournés ici et on dit souvent du TVT qu'il est le "chouchou du cinéma".

Hélas ! D'autres dangers guettent le TVT déjà pénalisé : les termites ravagent la région et comme si cela ne suffisait pas, la région veut transformer la plateforme du réseau en

coulée verte... Une coulée verte au beau milieu de la campagne reculée, entre nous... Cela ne vous fait pas un peu rire ?

Des solutions techniques pourraient être envisagées : un passage cycliste le long des voies, un véloraïl destiné à co-financer les travaux pourrait être mis en service provisoirement. Des solutions honorables pour tous, pourraient être trouvées mais le dialogue semble rompu avec les élus, l'équipe associative se fatigue, se résigne. Il est urgent de les encourager vivement et les élus se doivent de les aider avec des petits sous qui sont les nôtres. ●

▼ Superbe ! Un modèle réduit de la 141 C 100 réalisé par un véritable artiste : Alain Landas.



La 141C100 pose devant son dépôt. ▶

Chauffeur à bord de la 241 P 17 en tête du Mistral



Chauffeur depuis toujours à bord de la 141R420, je ne pensais pas un jour avoir l'honneur d'être invité à chauffer la machine du Mistral. Les dirigeants de la 241 P 17 ont demandé au mécano Daniel Ezard et moi-même, chauffeur à bord de la 141 R 420, de venir en renfort donner quelques bons conseils de conduite et de chauffer au départ du Creusot.



La chauffe de la 241 P s'effectue au stoker comme sur une 141R mais beaucoup de points sont différents. Après une petite période d'adaptation, je prends mes repères. La plus grande différence se trouve dans la taille de la cabine. Elle est assez petite pour notre équipe de 5 personnes. Une marche de 25 centimètres sépare le chauffeur du mécanicien. La chauffe à la pelle est rendue très difficile dans cet espace réduit. La pompe à eau fonctionne en permanence, pas sur la 141R et je n'y suis pas encore habitué. L'injecteur français à triples manettes demande un petit savoir-faire. Le graisseur est en cabine, pas sur la R. Tout cela demande des instants d'adaptation mais, tout s'est bien passé sur le trajet. La machine est restée au timbre presque tout le temps, sans pour cela faire de mâchefer.

Le jour du départ, la 241P était

placée devant la 141 R 1199, le départ du Creusot en direction de Lyon s'effectua en double traction. La 141R avait emmené seule la superbe rame de l'AJECTA depuis Paris en passant par Nevers, alors que la 241 P, elle, attendait au Creusot.

Le départ du Creusot se fit vers 15 heures, le train donnait alors l'impression de devoir se frayer un chemin parmi les admirateurs.

Arrivés à l'heure à Lyon, une foule enthousiasmée nous attendait. Après une nuit courte au dépôt de Vaise, lundi matin, la P17 se lança avec sa rame direction Marseille par la rive droite du Rhône.

Un long arrêt de 5 heures à Tourmon permit aux voyageurs anglais de monter dans le train du Vivarais alors que la P17 refaisait son plein d'eau et de charbon.

Arrivée à Marseille avec un certain retard, l'accueil d'une foule d'enthousiastes fut la meilleure récompense.

Puis, mardi, après la nuit trop courte au dépôt de la Blancarde, ce fut le retour à Lyon en passant par la côte bleue de la rive gauche du Rhône. Un admirable paysage franchi à 30 km/h le long de la

côte, mit le moral de l'équipe des machinistes au beau fixe.

Dans toutes les gares, une foule serrée nous attendait et nous étions un peu fiers de faire partie de l'équipe de cette merveilleuse machine.

L'arrivée à Lyon, à l'heure, nous réjouit tous. Ma prestation s'arrêtait à Lyon. La 241 P17 et mes compagnons retourneront au Creusot sans moi. Je les quittai avec un petit pincement au cœur. La rame de l'AJECTA repartait dans les Alpes tirée par la 141 R 1199 seule.

La 241 P est une superbe machine qui ne demande qu'à cavalier. Le temps passé à bord fut pour moi une immense satisfaction; il m'en reste avant tout un souvenir inoubliable. ●

MICHEL MASSON



Michel Masson et Daniel Ezard devant la 241 P au départ du Creusot. Photo Eric Sauvage.

Train touristique du pays des Fées



Le samedi 14 avril 2007, l'automotrice ABDe 102 a été baptisée par ses nouveaux parrains en compagnie de la bienveillante fée Verte du Val de Travers. Cette cérémonie clôturait la remise en état de l'automotrice RVT 102 de 1945. En effet, pendant plusieurs mois, des bénévoles ont repeint l'extérieur du véhicule et ont participé à différents aménagements intérieurs. Après les discours d'usage, en lançant ensemble la traditionnelle bouteille de champagne, sa marraine Brigitte Valuri première dame Mécanicienne au BLS et son parrain Michel Parmigiani, le célèbre Maître horloger de Fleurier ont voulu marquer l'inauguration du train touristique du pays des fées. Dès que la Fée verte a donné l'autorisation de départ avec son authentique palette de chef de gare, notre vaillante Etincelante emmena tous les invités pour une promenade entre Travers et Noiraigue. Durant ce jour de fête, d'autres circulations avaient été prévues pour le public. Ce dernier était convié à la journée portes ouvertes du dépôt de RVT Historique. Notre Tracteur Tem diesel-électrique fonctionne aussi bien sous caténaire avec l'aide de son pantographe, qu'en utilisant son moteur diesel Saurer. Notre Tracteur

"Hybride" est utilisé pour sortir l'automotrice de l'atelier ou pour la tirer entre Fleurier et St-Sulpice afin d'amener nos clients au dépôt VVT quand un groupe en fait la demande. Le tronçon Fleurier St Sulpice a perdu ses caténaies il y a quelques années. Pour la saison 2007, il est prévu de circuler les samedis 12 mai 7 juillet 11 août 13 octobre entre Fleurier-Neuchâtel-Fleurier-Les Verrières le village Franco Suisse. Un circuit combinant différents modes de transports est prévu pour nos amis français. L'automotrice circulera aussi les samedis 26 mai, 9 juin et 23 juin, 21 juillet, 25 août, 8 et 22 septembre et 13 octobre entre Fleurier et Neuchâtel. Le départ de Neuchâtel est aussi prévu à 10h02, ce qui permet de rejoindre le Val-de-Travers avant 11 heures, il est possible de programmer une visite avant le repas par exemple les mines d'asphalte. Le retour peut se faire avec un train CFF. Pendant le voyage chaque passager est invité à essayer notre fontaine à absinthe et pourra ainsi déguster en bonne compagnie le meilleur apéritif de la région. Pour les renseignements les horaires et les réservations, vous pouvez consulter notre site Internet www.rvt-historique.ch ou tél +41.32.863 24 07 ●



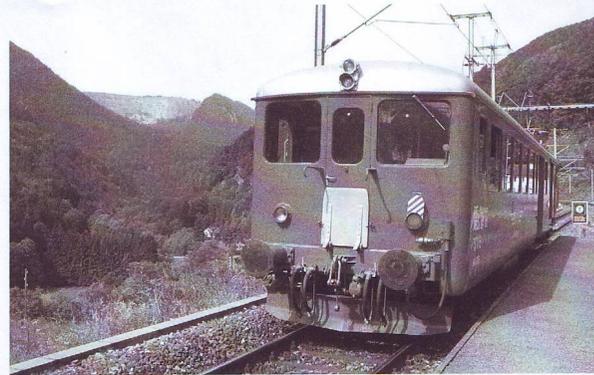
Lors du batême de l'Etincelante, la traditionnelle bouteille de Champagne a été lancée par la marraine, Brigitte Valuri, et par le parrain, le célèbre horloger Michel Parmigiani.



Aux commandes de l'Etincelante : Brigitte Valuri et Olivier Muri, deux mécaniciens au service de l'association RVT-Historique.



Le chef de train est également à disposition des clients au bar du véhicule pour servir l'apéritif durant le trajet, tout spécialement une des spécialités de la région : l'absinthe.



◀ Durant sa longue montée entre le lac de Neuchâtel (alt. 480 mètres) et le village frontière des Verrières (alt. 930 mètres), le train Nostalgie du Pays des Fées offre des points de vue d'une variété extrême et surprenante (ici à Champ-du-Moulin avec à l'arrière le cirque rocheux du Creux-du-Van et les gorges de l'Areuse, un but d'excursion très connus de marcheurs suisse et français).

TEXTE DE PIERRE BOBILLIER
PHOTOS DE JEAN-PAUL BEURET

La carrière des Maréchaux (suite) ▶▶

A la lecture du sujet sur la carrière des Maréchaux du Tortillard n°25, je me suis souvenu que j'avais depuis longtemps classé dans ma documentation une photo qui m'avait intrigué. En effet, j'avais trouvé il y a déjà plusieurs années dans une bourse aux cartes postales une vieille photo de trois locomotives Decauville. Le cliché représentait une Mallet type "Exposition de 1889" et deux 020 T dont une du type 3 de ce constructeur, alignées à la suite pour l'occasion. J'ai ressorti le précieux cliché et mes amis spécialistes de la voie étroite m'ont confirmé qu'il s'agissait bien des trois machines de la carrière des Maréchaux. Je vous envoie la copie de cette photo afin que vous puissiez en faire profiter les lecteurs de Tortillard. ● Bernard JUNK

Les sorties du Rosny-Rail

Le 8 juillet, l'association du Rosny-Rail organise une petite balade d'été avec la 141R840 entre Rosny et Chantilly. Le départ sera donné à Rosny à 10h30, préparez vos valises et n'oubliez rien, pour faire un beau voyage. Contact www.rosny-rail.fr ou 01 43 09 13 58. ●

Le SABA

Le Saba prépare une infernale inauguration. Une locomotive à vapeur empruntée à une autre association viendra à la rescousse de l'association qui ne roule encore qu'en Diesel. Voilà une belle destination pour vos balades de Printemps. Alors, rendez vous tous à Ecueillé le 16 après midi et le 17 Juin toute la journée. ●

Le régiment du 5e Génie

Les portes ouvertes du régiment du 5e Génie aura lieu les 23 et 24 juin prochains. Au programme : le métro Sprague, la locomotive du pirate du rail, le tramway de Versailles, et un train à vapeur en voie de 60. Le Copef sera présent avec sa voiture de la Poste en restauration. Tel 01 39 67 61 03 ou <http://jpo5rg.free.fr> ●

C'est une histoire qui se passe au pays des Fées et de l'absinthe, il y existait une automotrice nommée Etincelante qui, après une longue carrière de 60 ans au service de la population de Val-de-Travers devait prendre sa retraite.

Sa sœur jumelle l'automotrice ABDE 2/4 No 311 (ex ABFe 2/4 101) s'était retrouvée à la "Féerail" après avoir été retirée du service en 2001 en raison d'une "Féelure" à son groupe convertisseur de courant destiné à la charge des batteries.

Lors de la venue de la Fée électrique en 1944, le régional du Val-de-Travers RVT avait commandé 2 Feelines à la fabrique SWS pour remplacer la traction vapeur qui assurait une partie du service. Elles avaient été réceptionnées quelques mois après la mise en service de la ligne contact soit en 1945.

Cette électrification et les 2 automotrices avaient été payées en partie par les communes, les industriels, les négociants, et les particuliers du Val-de-Travers qui avaient réuni le capital nécessaire pour cette modernisation en l'espace de trois semaines.

Comme elles apportaient le progrès, nos 2 Fées avaient été baptisées, Flamboyante pour la 101 et Etincelante pour la 102.

Les caractéristiques de la 312 ex 102 sont les suivantes :

- Poids total 40 tonnes,
- L'équipement électrique BBC composé d'un gradateur identique au JF permet aux 2 moteurs de traction de développer 590 CV.
- La vitesse maximum est de 70 km/h.
- La capacité est de 59 personnes dans les 2 classes et quelques tonnes de bagages.

En 1965, elles avaient subi une grande modernisation au dépôt CFF de la Chaux de Fonds, et avaient été équipées de la commande multiple, ce qui permettait de faire des trains navettes avec les voitures pilotes réceptionnées par le RVT en 1965.

Après avoir assuré tout le trafic du RVT pendant les années d'après guerre, autant marchandise que voyageur, avec l'aide de l'automotrice diesel-électrique et de la Be 4/4 dite Bobo, leurs services s'allégèrent en 1983 après réception des 2 nouvelles automotrices RABDe 4/4. Elles n'assurèrent plus que quelques trains internes en solo entre Buttes et Travers.

Notre Etincelante qui a plus de 60 ans mais pas "Féénante", a encore assuré un train d'écoliers entre Buttes et Fleurier jusqu'au changement d'horaire du 12 décembre 2004.

L'automotrice 312 est l'un des rares véhicules ferroviaires existant construit dans les années 40

pouvant encore circuler. Témoin unique de cette époque, il est resté en l'état au moment où de grands changements modifièrent les modes de vie de nos grands-parents.

Au cours l'année 2005 plusieurs personnes dont un grand nombre de cheminots ont fondé

R.V.T-Historique qui est une association à but non lucratif : Son but est de sauvegarder la dernière automotrice rescapée du RVT. ●



Le lac de Rillé

un anniversaire réussi malgré la pluie



Voie de 60cm

En haut, Sébastien manoeuvre le Decauville en restauration.

C'est sur une idée originale des plus jeunes de l'AECFM que tout a commencé. Il fallait donner une fête ou faire un festival. L'anniversaire des 30 ans de l'association en fut le meilleur support. Vous savez bien ! Avec les jeunes, il faut que ça bouge!

Au lac de Rillé, l'action se déroulait principalement au dépôt des machines. Une activité intense régnait sans interruption. Les machines de l'association, comme celles des partenaires invités, tractaient tour à tour les voitures du réseau. Les trains s'arrêtaient au dépôt pour le plaisir des voyageurs. Le dépôt était le passage obligé de tous les trains en ligne, à l'occasion d'une prise d'eau pour les mécanos et d'un bel arrêt pour les photographes.

Sur le parvis du dépôt des machines, se trouvaient les animations extérieures alors que les exposants étaient disposés à l'intérieur du bâtiment.

Le parvis du dépôt était le théâtre d'une activité qui pouvait sembler anarchique mais savamment gérée par

l'équipe. A chaque instant, devant, on pouvait voir une intéressante animation : Denis Letourneau, sur son petit vélo sur rail, pédalait à tombeau ouvert dans les descentes. Vincent Timcowsky, couché sur un carton, rafistolait sa chaise sur rail sous l'œil impatient de ses fils, pressé de repartir. La draineuse à pompe était très enviée notamment par un cycliste de passage ! Une petite Decauville à vapeur vive était le dada des enfants. Parmi tout ça, un personnel affairé à rafistoler au plus vite un aiguillage récalcitrant.

Les partenaires venus avec leurs engins étaient nombreux. La DFB de la Scarpe conduite par une équipe indélogeable placée à bord pour une journée de conduite sans pause. Le Diesel bleu V10 du célèbre collectionneur privé

Gouléard. Le ACL du train touristique de Tréfieu. Le Heim de Semur en Vallon animé par la famille Pottier et Cie.

A l'intérieur du dépôt, Alain Mourlhout et Michel Lecoursonnais nous présentaient des réseaux à tomber par terre. Alain Duchesne, chargé de l'organisation des stands nous faisait rêver avec son diorama Belle Epoque du bord de mer. L'équipe des intrépides, dans la bonne humeur, animait l'entrée avec leurs oeuvres. Guy Tytéca arrivait de Belgique avec son réseau forestier américain, conduit le plus souvent par Ma Dalton elle-même. L'équipe du Petit Anjou avait sorti la grosse artillerie, il présentait la collection des merveilleux modèles réalisés par Henry, le plus doué de tous. La souriante association de la mine de Noyant d'Allier n'avait pas résisté à l'appel du rail, et présentait son activité en Touraine.

Malgré la pluie, la seule mal venue, la fête fut une réussite. Le public attend une version Rillé 2008, une version Rillé encore plus forte. ●

**TEXTE DE THI NGOC NGA LE
PHOTOS DE PATRCK MOURROT**



Les trains de l'ocre DOSSIER

La voie ferrée d'Apt à Cavaillon

C'est une étude dédiée à la voie ferrée de Cavaillon à Apt que je vous propose. Deux documents sont essentiels, il s'agit de travaux menés par de véritables historiens des anciennes voies ferrées du département.

PAR DOMINIQUE BEL

Une voie ferrée pour le Luberon

Deux articles donnent accès à de nombreuses informations : Connaissance du rail de février 1993 et le Chemin de fer en Vaucluse. Les documents d'époque proviennent des collections personnelles et de photographies prises dans les vingt dernières années par Jean-Claude Capdeville, Jean-Louis Bezet et Bernard Rozé. Un ouvrage sur le P.L.M. (la Vie du Rail) complète les informations locales par des éléments précis sur les locomotives. J'ai déjà fait appel à certains de ces experts et à des associations de passionnés des trains industriels (pour mes études concernant les mines de fer du Canigou). Il est étonnant de voir la masse d'informations préservée ainsi de l'oubli.

Nous allons donc étudier les effets de cette ligne depuis sa création et surtout observer ses liens avec l'industrie de l'ocre.

La desserte d'Apt et de la vallée du Calavon par le train, en 1877, a été un facteur de développement des carrières d'ocre. Par rapport à d'autres régions, le train arrive à un instant propice. Il va faciliter l'expédition des ocres transitant par le port de Marseille. A partir de ce moment-là, les ocres du Vaucluse vont supplanter largement les ocres de Bourgogne. Ces dernières plafonneront à

17 000 tonnes de production annuelle et resteront destinées à répondre aux besoins purement français. La production de l'ensemble du massif des ocres va suivre une progression régulière jusqu'à leur apogée en 1928 : 40 000 tonnes. La plus grosse partie de la production est exportée en Europe, en Afrique et en Amérique mais aussi en Océanie. Les destinations font rêver : Lima, Buenos-Aires, Calcutta, Stamboul, Salonique, Alexandrie, Hanoï, Casablanca... C'est avec étonnement, que ces noms des comptoirs se découvrent sur les papiers commerciaux des sociétés ocrières.

La gare d'Apt va drainer l'essentiel des chargements d'ocre. Celles du Chêne et de Saignon jouent aussi un rôle. Les communes de Roussillon et de Gargas auront des difficultés à obtenir de la compagnie P.L.M. la création d'une véritable gare équipée pour les transbordements de marchandises à la halte du Chêne, bien plus proche que la gare d'Apt qui sera rapidement encombrée. Les négociations avec la compagnie de chemin de fer resteront constamment difficiles. Le P.L.M. cherche à s'assurer de la rentabilité des investissements, trop habitué à voir des demandes exagérées.

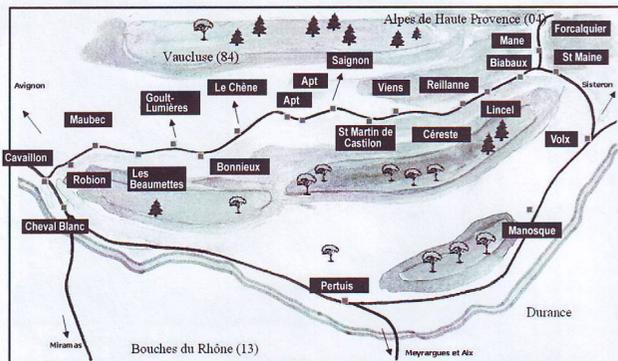
Dès 1854, des études sont menées pour choisir un tracé reliant les Alpes (GAP) à partir de la vallée du Rhône, en l'occurrence Avignon. Le P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée) reçoit la concession d'une ligne à partir d'Avignon. C'est le tracé par Cavaillon et menant à Volx par Pertuis qui est choisi. La mise en service est effective en novembre 1872. Le tracé de la voie contourne le Luberon par le sud. Malgré la Durance un peu fougueuse à l'époque, ce tracé paraît plus simple à construire.

Apt et Forcalquier ne sont pas desservis. Le décret de concession pour une ligne à voie unique reliant Apt à Cavaillon est signé en 1867. C'est en 1873 que l'enquête sur le tracé menant d'Avignon à Apt débute. Cette partie de négociations et de luttes d'influence, de réclamations et de pressions est plus longue que les travaux eux-mêmes. Protestsations et pétitions se succèdent quant à l'emplacement de la gare d'Apt, prévu éloigné de deux kilomètres du centre ville et aussi quant aux cinq gares prévues.

Le profil de la vallée du Calavon et l'éloignement des villages conduisent les communes à essayer d'influencer le tracé

Chargement de tonneaux d'ocre, en gare d'Apt





▲ La voie ferrée de Cavillon à Volx, passant à Apt et servant au transport de l'ocre

de la voie. La compagnie cherche à simplifier les parcours et à limiter le nombre des arrêts. En 1874, le choix des emplacements et le nombre des gares sont fixés. Les communes de Robion, Maubec, Goult et de Bonnieux posséderont une gare. Le hameau dénommé Le Chêne disposera d'une simple halte, jusqu'en 1882. On dit que le transport de quelques milliers de tonnes d'ocre aurait même été oublié lors du choix d'implantation des gares ! Il est vrai que l'ocre n'est pas le seul usage. Les cultures maraîchères et les ressources minérales sont largement représentées. Le transport des énormes blocs de " pierre du midi " nécessitent des ponts transbordeurs. Alors que la charrette est le seul moyen de transport, on comprend que le train soit fort attendu pour toutes ces activités économiques ! Les entreprises minières étaient taxées par les communes, les chemins n'en étaient pas moins pleins d'ornières.

Le chantier dure, des inondations le retardent. Des travaux de consolidation s'avèrent nécessaires. La fin de l'année 1876 voit le chantier se terminer avec le test des ouvrages d'art. Plusieurs franchissements du Coulon ont nécessité la construction de trois viaducs. L'arrivée à Apt est précédée d'un grand viaduc de quinze arches. La voie est donc surélevée avant d'atteindre la gare.

Finalement, c'est en février 1877 que le train arrive à Apt mais très en dehors de la ville. Cela laissera de la place pour qu'un nouveau quartier industriel puisse se développer. Les infrastructures comprennent une prise d'eau, un pont tournant et des installations pour un atelier de mécanique et l'entretien. Pour

l'activité ocrière, de grands entrepôts, des hangars et aussi des bassins de décantation vont se créer dans ce nouveau quartier. La gare d'Apt sera agrandie, modifiée et complétée jusqu'en 1907. Les installations resteront insuffisantes face au trafic de l'ocre, les marchandises, sous forme de tonneaux pour l'ocre, s'entassent dans la gare.

Un autre litige apparaît, celui de la station du Chêne. Elle ne sera ouverte qu'en 1882 mais sous forme d'une simple halte. Les réclamations les plus virulentes se poursuivent pour demander la transformation de la halte du Chêne, utile aux voyageurs, en une vraie gare exploitable pour les ocres de Roussillon et de Gargas. C'est sous l'égide de ces deux communes que les doléances sont conduites. Cela se poursuit pour demander un abri et un embranchement particulier accessibles aux transports des ocres. Les communes réclament aussi une modification du nom au profit d'une nouvelle appellation : Le Chêne-Gargas-Roussillon. Jusqu'en 1911, les communes de Roussillon et de Gargas émettent des demandes réitérées pour que la simple halte du Chêne soit aménagée et transformée en une véritable gare.

A partir de 1879, l'étude de prolongation au-delà d'Apt, vers Volx, se poursuit et est validée en 1881. Une halte est prévue en sortie d'Apt. Il existe une mine de soufre. En 1884, le prolongement de la ligne vers Saint-Maime est décidé ; on y exploite de la lignite. L'ouverture de ce tronçon ne sera effective qu'en octobre 1890. Là aussi, des inondations nécessitent d'engager des travaux de consolidation supplémentaires. La gare de Saignon ne pourra servir aux minerais de fer et aux

fontes de Rustrel, les hauts fourneaux étant arrêtés. Plus tard, on y stockera des wagons ; le trafic s'arrêtant à Apt à partir de 1941, un grand tronçon de voie est déferée au-delà d'Apt, en direction de Cavillon. On entend dire que les rails ont pris la direction de l'Algérie pour équiper la voie trans-saharienne !

Les premières locomotives de la ligne de la voie d'Apt depuis son ouverture en 1877

Ce qui surprend c'est le nombre de modèles variés que l'on découvre. Une vingtaine de locomotives à vapeur, toutes différentes, ont servi à tracter des wagons chargés d'ocre. Dès l'ouverture de la voie, le transport de l'ocre commence, ... cela débute en utilisant les wagons disponibles et sans autre précaution. A l'approche de la vallée du Rhône, le vent peut s'avérer violent. Par une journée de mistral, chargée dans des wagons découverts, la fine poussière jaune qu'est l'ocre partit en jolis tourbillons. Tout le quartier de la gare de Cavillon fut bien coloré en jaune. Après cette histoire épique et le procès qui suivit, l'ocre ne fut plus chargée dans des wagons découverts mais conditionnée en tonneaux.

La voie desservant Apt est construite par le PLM. Au moment de sa constitution, regroupant plusieurs petites compagnies, le PLM hérite de locomotives toutes différentes. Les nouveaux modèles sont affectés en priorité à la ligne " phare ", de Paris à Marseille.

En 1877, la ligne de Cavillon à Apt, se voit attribuer de petites locomotives 111, 120, peinant un peu dans les montées. Rapidement les modèles se succèdent, provenant des machines déclassées. Ainsi, progressivement, de grosses locomotives viennent tracter le train de l'ocre. En réalité, si cette voie a permis le formidable essor de l'industrie ocrière, elle a aussi servi au transport de primeurs et de légumes entre Cavillon et Apt, puis au transport de minerais entre Apt et Volx, avec un raccordement sur la ligne Manosque-Gap. Il y avait, avec une installation comprenant un pont transbordeur en gare de Coustellet, facilitant un important transport de " pierres du Midi ".

Le progrès se poursuit avec trois essieux moteurs qui transmettent l'énergie aux roues.

Quels types de locomotives dans les années 1900 ?

Parmi les modèles connus, citons les Mammouth et les 030 Bourbonnais. Ce sont des locomotives plutôt réservées au transport des marchandises. Il leur faut une grande puissance et bien tenir les rampes que certaines lignes présentent. C'est le cas de la voie dès l'arrivée vers Apt et au-delà. Sur des lignes classiques, pour ne pas retarder le trafic voyageur, les trains de marchandises se doivent de respecter une allure rapide.

Ce sont ces locomotives qui emmenaient l'ocre jusqu'à Cavillon, permettant ensuite aux chargements de gagner Marseille par voie ferrée.

Les photographies des locomotives ayant servi sur la ligne desservant Apt, proviennent de différentes collections. Si les études de clubs ferroviaires permettent de retrouver la nature des locomotives utilisées, les photos ont été réalisées dans de nombreuses circonstances. Il existe très peu de documents représentant ces locomotives sur la voie elle-même, entre Cavillon et Volx. J'en ai répertorié quatre : le viaduc à l'approche d'Apt, l'arrivée du train en gare de Viens, l'arrivée en gare de Reillanne et à Apt.

Si l'on devine la silhouette d'une locomotive des années 1900, avec des positionnements bien reconnaissables pour la vapeur avec les sifflets ", la boîte à sable et l'abri symbolique des conducteurs, il n'est pas aisé d'identifier avec exactitude le type de locomotive. Des similitudes permettent, en l'absence de certitude, d'établir un lien précis avec les modèles de locomotives connues pour avoir tracté le train de l'ocre à partir de 1877.

Les documents que j'ai trouvés et qui figurent dans cet article ne montrent pas la voie d'Apt, ils ont le mérite de permettre de retrouver ces engins et de les présenter ; ces photographies ont été prises dans des endroits très variés, parfois éloignés d'Apt, sur le réseau du P.L.M. avant que ces locomotives devenues usagées ne soient orientées vers la desserte de voies secondaires.

On passe ainsi de deux à trois essieux

moteurs, puis à quatre.

Un décalage apparaît entre la date où un nouveau modèle de locomotive est mis en service sur les lignes principales comme la vallée du Rhône et son utilisation sur les voies secondaire parce qu'elle devient démodée, déclassée et moins rentable.

Des locomotives mieux adaptées à des rampes après la guerre de 1914

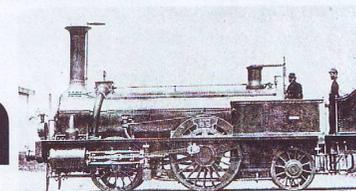
Durant la guerre de 1914, l'absence de main d'œuvre et la pénurie de wagons, s'ajoutent aux difficultés commerciales pour conduire à un effondrement des ventes d'ocre. A la veille de 1914, 35 000 tonnes d'ocre sont produites pour l'ensemble des carrières du Pays d'Apt.

A la sortie de la guerre la production n'est plus que de 15 000 tonnes.

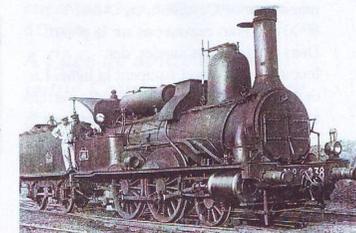
En 1914, les archives font état d'un tonnage mensuel de 7 500 tonnes à partir de la gare d'Apt. L'ocre étant incluse pour 3 000 tonnes. La production est en fait cyclique, après l'extraction et le lavage durant l'hiver, l'été permet le séchage en bassin. Le broyage et le blutage viennent alors durant l'automne. Le stockage permet de réguler cette activité en gommant l'aspect saisonnier. Compte tenu de la production globale de la région en ocre, le chiffre mensuel de 3 000 tonnes doit correspondre à une pointe d'activité. Il faut aussi compter les chargements passant par d'autres gares que celle d'Apt. Plusieurs années seront nécessaires pour retrouver le niveau antérieur à la guerre. Il faudra aussi compenser quelques pertes de marchés. L'apogée se situe en 1928, avant l'émergence des colorants artificiels.

Rapidement, l'industrie ocrière reprend. Les entreprises ayant des galeries inondées mettront un peu plus de temps à retrouver leur rythme. L'industrie prospère, réclame l'ouverture d'une vraie gare au Chêne, on évoque un tramway pour desservir d'autres communes. Pourtant, l'encombrement des quais à Apt, le fait que certaines marchandises ne puissent être chargées dans le train et restent en attente, justifie des réclamations de la part des ocriers et des communes mal desservies. Toutes les fabriques n'étaient pas dans le quartier de la gare à Apt. Le train servait aussi aux

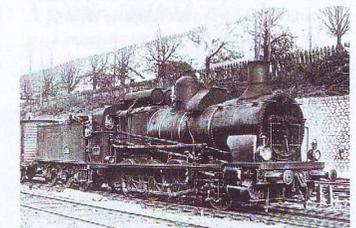
primeurs et aux carriers, les wagons étaient répartis entre les différents clients. Tout cela donne une image négative du transport ferroviaire et déjà joue hélas en faveur des camions.



Parmi les premières locomotives équipant la ligne de Cavillon à Apt - locomotive de type 111 (source ouvrage PLM).



Locomotive 120 à la silhouette connue sur la ligne d'Apt (source ouvrage PLM)



Locomotive 040 - ayant servi sur la ligne d'Apt - (source ouvrage PLM)



L'apogée de l'ocre précède la crise de 1929-1930. La perte de marché lors de la guerre, l'apparition des colorants artificiels, la hausse de droits de douane, conduisent toute l'industrie ocrière au déclin. Si les grosses sociétés résistent mieux, elles n'en connaissent pas moins des difficultés et la fermeture de carrières et d'oceries.

Récupérant des machines déclassées, la ligne de Cavaillon à Volx se trouve équipée progressivement de grosses locomotives, plus puissantes, grim pant mieux les rampes.

A partir de 1965, la vapeur laisse la place au diesel, des BB63000, le trafic décline, la desserte devient tri-hebdomadaire, assurée alors par le locotracteur de manœuvre de Cavaillon, un Diesel Y 8000 que nous retrouvons sur la photo. Dans les dernières années, des locotracteurs Diesel équipent la ligne. La desserte se limite à Apt et le trafic s'arrête totalement en 1989. La voie commence à être démontée

Les récriminations des usagers : un même train pour les marchandises et les voyageurs

L'on a trace d'accords entre ocriers pour partager des wagons et ainsi se répartir les coûts de transport. Pour plusieurs d'entre eux, les chargements, destinés à

l'exportation, passaient par le port de Marseille. Des transitaires assuraient la mise au point de l'ensemble de l'acheminement jusqu'aux clients finals, dans des contrées assez éloignées comme le mentionne le sac en papier kraft, visible au musée d'Apt, portant la destination : Bamako.

Les ocres ne constituent pas le seul facteur économique pour la ligne menant à Apt et passant à Saint-Maime. De nombreuses ressources sont exploitées. De la lignite, du soufre, du sable blanc pour la verrerie, de la pierre à chaux, des phosphates, des argiles réfractaires, de la pierre provenant de carrières (Lacoste, Ménerbes, Robion, les Taillades), vont aussi transiter par cette voie ferrée. Parfois, des embranchements particuliers sont autorisés comme pour des mines situées à Saint-Michel. Les négociations avec la compagnie P.L.M. sont dures et s'appuient aussi sur la mobilisation d'appuis politiques. La P.L.M. sait bien camper sur ses positions et refuser ce qui lui paraît comme non-rentable. Faïenceries, poteries, briqueteries et fabriques de carreaux ont aussi des marchandises à transporter y compris à l'exportation. On note aussi une étude par la vallée de la Doa, d'une voie remontant vers Banon, on parlait d'un tramway ! C'est en 1989 que la ligne de Cavaillon à Apt ferme. Le déclassement est suivi du démontage des rails. En 1990, la voie

allait encore à proximité de la gare du Chêne mais déjà elle avait été déposée au départ d'Apt sur deux kilomètres. Il y eut quelques trains spéciaux, pour des événements " souvenirs " et des manifestations devant beaucoup à des passionnés des chemins de fer. C'est du moins le cas avec un autorail en 1984. C'est souvent de cette façon qu'une partie de notre patrimoine est préservée. La gare d'Apt reste toujours un point d'activité commerciale avec la vente de billets. Cela a donné l'occasion à l'auteur anglais Peter Mayle de l'ouvrage " une année en Provence " de s'étonner de cette gare aux allures sympathiques mais dépourvue de train.

La voie a disparu dans Apt, mangée par la voirie de la ville. Elle reparait avec quelques vestiges de barrières et de piste cyclable entre Apt et Céreste. Les projets de piste cyclable paraissent bien indéterminés. Vous trouverez en certains endroits une gare ou une maison de garde barrières, quelques vieux poteaux ou quelques reliques d'un ancien passage à niveau. Une mention pour la gare de Bonnieux. Elle abrite (a abrité un temps) un petit musée sur la ligne d'Apt à Cavaillon.

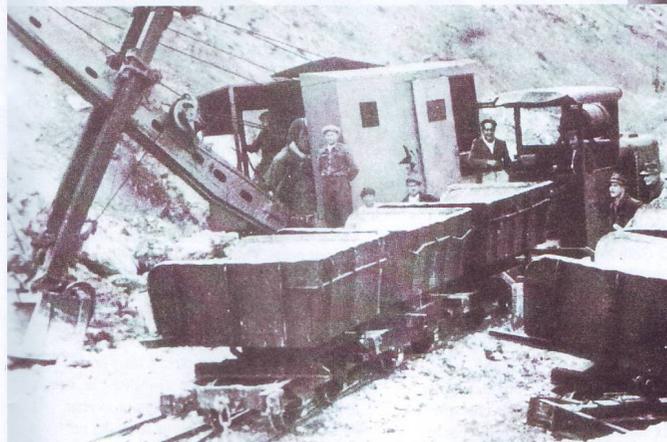
Maintenant, il est possible de prendre ses billets en gare d'Apt. Ne poussez pas la porte en direction des quais, il n'y a plus ni voie, ni rail ! ●

▼ Trains en gare d'Apt - années 1900



Le "Coucou" d'Orphin

Les carrières de la région de Orphin dans l'Essonne



▲ Photo d'une collection privée. Vers 1946, la loco, surnommée " le Coucou " , était utilisée dans la carrière de Poyers pour tirer les wagonnets pleins de Meulière.

En 1876, la carrière de grès située entre Droue-sur-Druette et le Mousseau était exploitée par M. Vivier, puis par M. Maillot en 1893.

En 1888 une carrière de pierre à meules est ouverte par la société Lallier-Vernet, fabricant de meubles à la Ferté-sous-Jouarre, sur le chemin du mousseau à Poyers une autre sur le sentier de Bel-Air à Poyers.

Cette même année Mme Blanchon, exploitante des carrières de Emancé, se voit refuser l'autorisation d'ouvrir une nouvelle carrière de meulière sur le chemin d'Emancé, car elle est jugée trop près de l'église.

En 1899, une nouvelle carrière de grès est ouverte à Emancé par les frères Quéhan, entrepreneurs déjà exploitants de la carrière de Mousseau.

En 1907, la Société Générale Meulière ouvre une carrière sous le chemin de Sauvage à Pourras. L'exploitation doit cesser en 1912.

M. Blanchon, entrepreneur à Emancé,

ouvre une carrière de pierre à meules sous le chemin qui mène de Sauvage à Emancé.

En 1924 Georges Collet, entrepreneur à Palaiseau, qui exploite déjà le grès " aux Roches " à Emancé, poursuit l'extraction du grès le long de la rue de Rambouillet et installe un chemin de fer Decauville le long de cette rue.

Avant 1914, les carrières d'Emancé employaient environ 600 ouvriers dont des Berrichons, des Limousins, des Bretons, des Italiens. Ces carrières de Poyers et celle du Mousseau furent fermées entre 1950 et 1955.

Près d'Eperon, il y a des carrières de grès, sur les pentes des collines de la Diane, de Saint Denis, et des Marmousets. On y fabrique sur place des pavés, des auges, des pierres de foyer, des ceintures de porte, des encoignures de bâtiments, des tours de pressoir, des bornes de division de seigneuries...

Vers 1935, M. Colmont amène une pelleteuse et une locomotive dans la

Souvenirs d'autrefois
souvenirs d'autrefois



▲ Les ouvriers de la carrière de Poyers devant le " Coucou ", vers 1946

carrière de Poyer, sur la commune d'Orphin.

A l'âge de douze ans, le jeune Courreau commence à transporter les pavés avec son père, roulier. Les pierres, chargées sur les tombereaux, étaient transportées jusqu'à la gare d'Eperon.

A partir de 1946, c'est lui qui conduit la locomotive, baptisée le " Coucou ", une Baldwin de 50 chevaux équipée d'un moteur à essence.

La carrière des Roches à Chaleine existait depuis 1881. En 1950, l'entreprise Aubry à Eperon demande une autorisation de ré-ouverture de la carrière de sablons. Il semblerait qu'un cafoillage administratif ait implicitement permis la poursuite de l'exploitation. Mais en 1983, la même entreprise, imprudemment, sollicite l'extension de l'exploitation. Finalement, après de nouvelles tergiversations, des retards, des renvois de bureau en bureau, les administrations concernées acceptent alors que l'exploitation abandonne toute activité dans cette carrière. ●

François ROCHE

Les portes ouvertes du Chemin de Fer des Chanteraines

Portes ouvertes au dépôt pour le public, mais aussi pour le matériel roulant de collection, qui n'a pas souvent l'occasion de se dégourdir les roues. Portes ouvertes à d'autres associations passionnées par le rail ; du N à la voie normale.

○ Parmi les invités :

A l'intérieur de l'atelier, plusieurs réseaux modulaires : N, HOm, HO, un très vieux (mais non, pas moi !) train en teen plate à l'échelle O. Egalement un restaurateur de vieilles lampes et fanaux ferroviaires. Le stand du musée ferroviaire de Rosny. Et le stand de Tortillard.

A l'extérieur : un réseau à vapeur vive faisant la joie des enfants ; trois files de rails, 5' et 7'1/4.

○ Thèmes secondaires de ces journées : les engins ferroviaires "bizarres autant qu'étranges" A savoir : la chaise roulante à moteur de Solex du CFC (charge limite : 6 personnes sur les genoux du pilote !), deux cyclorails à voie de 60, une draine à voie normale dans le plus pur style Far West, tournant dans le vide sur deux lorries à voie de 60, une autre

draine à voie de 60 (j'allais dire normale tant la normalité est ici de 0.60m), et....devant le stand de Tortillard, avec votre serviteur vêtu en égoutier : un wagonnet à voie de 40 en provenance de l'usine Mazas des égouts de Paris (voir les deux numéros précédents de Tortillard) avec bottes, casque, lampe etc...., bref, tout l'équipement pour faire circuler cet engin dans les entrailles de la capitale.

○ Coté exploitation, le CFC avait sorti toute la cavalerie. Six trains de voyageurs (3 vapeurs, 3 diesels, voitures fermées ou baladeuses) circulaient sur la voie unique de 5 km.

La grille horaire était stricte, comme en ont rarement connue nos tortillards d'antan. Croisement dans chacune des six stations avec échange de bâton pilote, les trains circulant en rafales avec "un marchandise". Du grand art !

Quelques belles pièces étaient de sortie, entre autre, une draine Campagne des années 50, et un superbe petit locotracteur Decauville des années 20



▲ Locotracteur construit sur les bases d'un vieux CACL des Ardoisières d'Angers. Photo Eric Sauvage.

avec son moteur CLM d'origine : Comme neuf, à faire baver d'envie ! J'en rêve encore la nuit.

○ Le dimanche un très bref mais très violent orage vint nous rafraîchir les idées. Sur la plate-forme de la 020T Decauville (de construction Borsig), avec une rame de trois baladeuses, en courbe serrée, en forte rampe, sous la bourrasque avec 10 m de visibilité ; le mécano scotché sur le sifflet pour avertir les promeneurs courant sous la pluie, ne pouvait ralentir sous peine de patiner sur la voie détrempée.

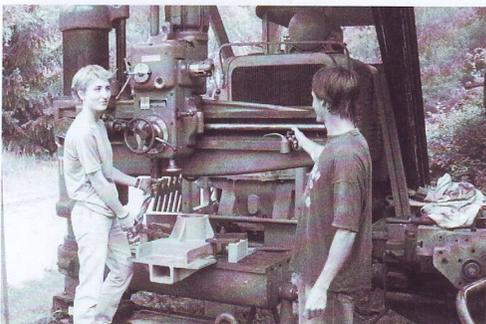
Un week end comme celui-là... on en redemande. ●

MARC GORÉ

Le Tacots des lacs

Le Tacot des Lacs a volontairement fermé au public pour se consacrer exclusivement à l'accueil des visiteurs en groupe. Notre petite équipe dépassée par

l'activité commerciale n'arrivait plus à faire ses grands travaux. L'année 2007 sera l'année de la fin des restaurations en cours, de la mise en service de la 131



▲ La GSP est capable de percer des diamètres importants. Elle fait partie du parc machines de l'usine Campagne sauvée de la démolition

Baldwin et de la construction d'un dépôt supplémentaire. Cet hiver, nous avons reconstruit le triangle de retournement au bords du canal. Ce triangle était utilisé à l'époque où la sablière exploitait la ligne. C'était

l'occasion pour le train de rebrossé les wagonnets de sables sur l'estacade installée là pour le chargement des péniches et de repartir ensuite dans le sens de la marche. Cette section de voie était très attendue par les amis du Tacot des Lacs qui souhaitaient voir refunctionaliser cette partie historique du circuit. Le réseau est enfin remis à neuf dans sa totalité.

Dernièrement, nous avons remis en marche plusieurs machines de l'atelier Campagne : une presse de 100 tonnes nécessaire au montage des essieux, une grosse fraiseuse et une GSP. Ces machines servent à l'usinage de la dernière pièce manquante à la Baldwin Felin-Hen. ●

T. N. N. LE

De nombreuses associations sont confrontées au problème des tags sur leurs wagons. Il existe un produit de nettoyage assez efficace pour enlever tout ça mais il faut savoir que le prix l'est aussi. Il existe un produit miracle : une seule goutte suffit, il s'agit de l'acétate de butyle. Il est prudent de mélanger ce produit miracle avec 20 % de White spirit afin de conserver le brillant et de préserver la peinture ancienne. Il est plus efficace pur mais il vaut mieux l'appliquer pur progressivement. ●

PM

Une petite locomotive à vapeur parcourra le réseau de Noyant les 15 au 19 août 2007. C'est un passionné allemand Manfred Schaibel qui l'a construite avec des éléments de modèles réduits du commerce. Vivement le mois d'août ! ●

À LIRE !!

Pendant tout le XIXème siècle et jusqu'aux années 1950, de très nombreuses carrières de grès et de meulière furent exploitées dans la vallée de l'Yvette.

En deux tomes, ces nouveaux livres de la collection "La Vallée de Chevreuse en 1900" retracent l'histoire de carriers dans de nombreux villages de la région: Cernay-la-ville, Senliss, Chevreuse, St Rémy, Orphin....

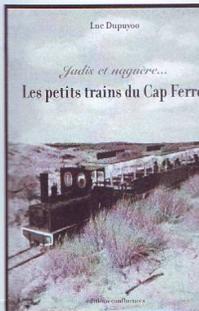
TOME 1 - Yvelines- 208 pages - 237 illustrations.

TOME 2 - Essonne- 192 pages - 315 illustrations.

Avec de nombreux documents inédits, ces livres font revivre cette époque de durs travaux et de joies simples. Des photos récentes montrent les carrières abandonnées, lieux de mémoire oubliés. Rencontrez les Mirelli, Mafféi, Scandella, Portigliatti, Usséglio, Lussiana, mais aussi les Pachot, Réggnin, Bosselet, Tangy, Favier, Legoff....

Auteur : François Roche, Le Hameau - 78720 Cernay-la-ville.

Tel : 01 34 85 21 80. ●



C'est l'histoire de ces aventures ferroviaires qui est racontée dans cet ouvrage, depuis le tout premier tramway hippomobile de 1879, jusqu'au rachat par la commune de Lège Cap Ferret du petit train de Jacques Milet, en 1989.

Extrait : " Le petit train du Cap Ferret [...] renaît, sous la direction de Jacques Milet. Son tracé est cependant différent de celui de son lointain parent hippomobile [...]

La voie emprunte, au départ de la gare de Bélisaire, à quelque deux cents mètres du débarcadère, l'avenue de l'Océan, qu'elle quitte pour suivre l'avenue des Lauriers, puis tourne à gauche pour rejoindre l'avenue des Lilas jusqu'à rencontrer l'avenue de Bordeaux pour de nouveau retrouver l'avenue de l'Océan, là où, jadis, passait déjà le vieux tramway brinquebalant tiré par un cheval qui

de là, devait voir avec effroi se profiler la terrible dune de sable..."

C'est pour éviter à ces promeneurs les fatigues de la marche à pied dans le sable que certains eurent l'idée de créer un service de tramway, à l'origine tiré par un cheval, puis, progrès technique oblige, vers 1925, par un tracteur à moteur à essence. Enfin, à partir de 1952, après une éclipse de quelque vingt années, Jacques Milet, dont Luc Dupuyoo, en se basant sur sa correspondance inédite, nous raconte l'aventure, ressuscite le petit train, emmené par un tracteur, déguisé en petite locomotive, à moteur diesel.

Format : 170x240 - 136 pages - couverture quadrichromie - 250 cartes postales -

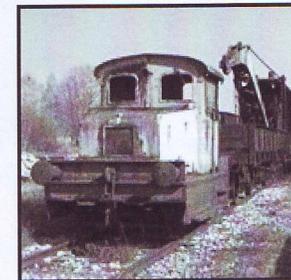
Prix : 22 euros - N° ISBN : 978 -2-914-24099-4

Sortie : 15 juin 2007

éditions confluences - 13, rue de la Devise, 33000 Bordeaux - tel : 05 56 81 05 54 - fax: 05 56 81 05 68 - mail : editionsconfluences@club-internet.fr ●

Je tiens à signaler la présence d'un Moyse 8tn sur le réseau du Der. Son état est acceptable mais une restauration s'impose. Ce modèle réel permettra aux lecteurs de Tortillard de trouver des détails intéressants complémentaires au plan paru dans le numéro 25. ●

MD



tortillard

Ont participé à l'élaboration de ce numéro : Dominique Bel, Jean-Pierre Hacard, Daniel Fournier, François Roche, Marc Goré, Sébastien Jubault, Michel Simon et Jacques Royan.

L'équipe Tortillard: Jannick, Nga, Marie-Catherine, Mag, Eric, Patrick.

tortillard

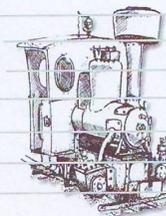
est édité par l'association du Tacot des Lacs. 77880 Grez sur Loing Tél. : 01 64 28 67 67 Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

- trimestriel -

Abonnez-vous

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

Nom :
prénom :
adresse :



Tél. :
Email :

tortillard

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

Email : tacotdeslacs@wanadoo.fr

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

